

Jean René CANEVET

LES DEBUTS DU TRAIN AUTOMOBILE ENTRE QUIMPER FOUESNANT ET BEG MEIL

Notes préalables:

Dans cet exposé, nous reprenons en grande partie des extraits des séances du conseil général du Finistère, qui a la charge des transports publics dans le département. On constate les débats, après avec la ligne du Pouldu à Quimperlé et dans l'option de la future ligne de chemin de fer du 3^{ème} réseau qui doit se substituer à ces lignes automobiles. Il y a déjà le débat train-route, mais ici la route aura le dernier mot, puisque le 3^{ème} réseau de chemin de fer ne verra pas le jour. Nous voyons ici la naissance des transports publics automobiles qui vont se substituer aux transports hippomobiles existants.

Louis Hémon est le Député et Conseiller Général pour la circonscription de Fouesnant.

M. Le Louédec est le Député et Conseiller Général de la circonscription de Quimperlé.

Les autres intervenants sont Conseillers Généraux et responsables du Département.



Avant les transports automobiles entre Quimper et Beg Meil, le service était assuré par des transports hippomobiles. Ici un cocher ami de Lucien au grand Hôtel à Beg Meil

1905: la séance du 20 décembre 1905 du conseil général décide l'exploitation des lignes Quimperlé- Le Pouldu, Pont-l'Abbé-Loctydy et Quimper-Beg Meil, pour une période d'essai de 2 ans avec priorité à la ligne Quimperlé au Pouldu.

1906: le 9 avril 1906 Mr Le Préfet et Mr Le Commandant Paul Renard signent le projet de convention.

Cette convention prévoit: à la date de la signature, courre le délai de 15 mois maximum, pour la constitution de la société et la préparation du matériel.

A l'expiration de ce délai soit **le 9 juillet 1907** doit commencer l'exploitation des 3 lignes, pour une concession de 5 années. Il apparaît que dans les courriers et dans la convention une période provisoire pourrait être organisée, avec les mêmes indemnités que prévues à la convention soit 200 Frs par an et par train kilomètre, sans que la subvention annuelle totale ainsi déterminée puisse dépasser 35.000Frs par an pour quelques raisons que ce soit.

En cas d'ouverture partielle, la subvention par train kilomètre sera due à Mr Paul Renard pour les parcours réellement exécutés. Cette subvention est subordonnée aux conditions suivantes, que devra remplir le concessionnaire: Il devra au plus tard organiser le service d'une façon continue le 1^{er} août 1906, jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention. A partir du mois d'octobre le service des trains sera réduit conformément aux prévisions établies le **9 avril 1906**. Pour l'expérience liberté sera laissée à Mr Le Commandant Renard de choisir la ou les lignes qui lui paraîtront les plus avantageuses parmi celles concédées.

Mardi 24 avril 1906:

Mr Hémon souhaite que soit mis en œuvre le plus rapidement possible, à l'ouverture de la saison d'été, d'un essai partiel. Le Commandant Renard souhaiterait que cet essai se fasse sur la ligne Quimper-Beg-Meil

Mr Le Préfet lui indique, qu'il y a un grand intérêt à faciliter Mr Le Commandant Renard de faire un 1^{er} essai. On ferait connaître aux populations les avantages qu'elles retireront du fonctionnement de ces trains et pourront préparer l'ouverture de nouvelles lignes de chemins de fer. Celui de Quimper à Beg-Meil et à Bénodet paraît particulièrement propice à cette expérience, par suite de la densité de la population, du mouvement quotidien des voyageurs, cultivateurs, marins, touristes et autres qui fréquentent sans cesse cette route

Mr Le Louëdec demande qu'il ne soit rien changé à la résolution du **20 décembre 1905**, et que dans tout les cas, l'essai ait lieu simultanément sur les trois lignes

Mr Trémintin précise que si l'on veut faire dans des conditions favorables cette première expérience, il faut y procéder sur la ligne la plus longue, offrant le trafic le plus certain.

Mr Le Louëdec rappelle que nous avons réclamé une voie ferrée, on ne nous l'accorda point et alors pour nous donner un os à ronger, suivant l'expression pittoresque de Mr Piton, l'on nous dédommagea avec un train Renard. Aujourd'hui, au profit de la ligne de Quimper à Beg Meil, on nous retire jusqu'à cet os à ronger.

Mr Trémintin indique qu'il attend de Mr Le Commandant Renard la clause additionnelle.

Mr Le Président propose de reporter à la séance du lendemain en espérant avoir eu les éléments d'appréciations.

Mercredi 25 avril 1906

La convention est proposée aux conseillers généraux; un débat passionné s'en suit dont voici les principaux extraits et résumés, suite aux interventions de Mr Le Louëdec, Hémon et Trémintin.

Mr Le Louëdec fait part de son étonnement "que l'on pouvait discuter du rang des priorités de Quimperlé-Le Pouldu que l'on persistait dans l'intention de nous arracher ce que je considère comme un droit car notre chemin de fer du Pouldu ne nous serait jamais accordé". Lorsqu'on vota les nouveaux chemins de fer je manifestai l'étonnement de n'être pas admis à prendre part à un festin qui coûtait des millions. C'est alors que mon honorable collègue, le Docteur Piton, qui m'avait parlé des chemins de fer Renard, me répondit : "on vous donne un os à ronger. Quand on n'a pas ce que l'on aime, on se contente de ce que l'on a, et je déposai, à la reprise de la séance, un vœu tendant à ce que des essais du train Renard fussent faits le plus tôt possible entre Quimperlé et le Pouldu d'une part, Pont-L'abbé et Loctudy de l'autre. Je demandai la priorité pour le Pouldu au cas où plusieurs essais seraient faits dans des endroits différents" ; ce qui fut voté par le conseil général.

Il fut décidé que des essais de 2 ans auraient lieu entre Quimperlé-Le Pouldu et Pont-L'abbé-Loctudy et, à l'expiration de ce délai, un essai de 3 ans entre Quimper et Beg-Meil, Mr Hémon, Mon honorable et distingué collègue ayant demandé aussi, après coup, des chemins de fer Renard pour ce dernier parcours. Plus tard se ravisant, il demanda la priorité en sa faveur". Il poursuit "Qu'il y a des Pyrénées entre notre arrondissement et le restant du Finistère. Tous les chemins de fer départementaux, dit-on s'arrêtent sur nos frontières: exemple, Morlaix-Rosporden! Plouescat-Rosporden!".

Mr Hémon lui réplique que c'est le choix de l'exploitant et je crois le plus favorable, que les raisons qui militent pour la ligne de Quimper à Bénodet et Beg-Meil, station, il faut en convenir, beaucoup plus ancienne et plus fréquentée que Le Pouldu.

Mr Trémintin: Répond à Mr *Le Louëdec*, que le projet de résolution du 25 août dernier disait: "Les soussignés ont l'honneur de demander que l'application des trains Renard soit faite à titre d'essai entre Quimperlé et le Pouldu et entre Pont-L'abbé et Loctudy le plus tôt possible, et que cet essai soit définitif, si ce mode de transport est approuvé par les conseils municipaux de ces communes". Ultérieurement, (le 20 décembre) nous avons mis sur le même rang les trois lignes pour lesquelles auraient lieu simultanément un essai de 5 ans.

Mr Le Louppe: Intervient et précise qu'en ce qui le concerne " j'aurais sur le fond même de la question, quelques réserves à faire. Pendant la saison d'été, pour des parcours tels que ceux de Quimper à Beg-Meil et Bénodet ou de Quimperlé au Pouldu, les trains Renard pourront rendre de grands services, mais je ne pense pas qu'ils puissent avantageusement être substitués au mode de traction par voie ferrée. En un mot je ne crois pas à leur complet avenir".

Mr Hémon dit que l'avantage des trains Renard, c'est qu'on reste libre de les transporter d'un endroit à un autre. Mr *Trémintin* surenchérit: "et même de les supprimer".

Mr Le Louëdec demande, par voie d'amendement que la ligne Quimperlé au Pouldu, " que cette ligne soit spécifiée comme celle où l'essai aura lieu, de préférence à toute autre". L'amendement n'est pas adopté.

Les conclusions du rapport sont mises aux voix et adoptées

M. Le comte de Kerdrel : ces conclusions n'auront de valeur que si la commission des finances accorde le crédit.

Vendredi 23 août 1907 : Séance du conseil général.

M. Maissin lit le rapport suivant (extraits)

Votre commission des travaux publics a été saisie par M. Le Préfet d'un projet de convention nouvelle présentée à votre approbation par M. Le Commandant Renard pour assurer l'exploitation du parcours :

- 1° De Quimper à Fouesnant et à Beg-Meil avec embranchement sur Bénodet;
- 2° De Pont-L'abbé au terre-plein de Loctudy;
- 3° De Quimperlé au Pouldu avec embranchement sur Douëlan ;

En nous adressant ce nouveau projet de convention, M. Le Commandant Renard a négligé de nous faire savoir où en est la construction du matériel avec lequel devait être assuré le service du parcours précité à partir du 9 juillet dernier.

L'intérêt n'est pas de souscrire passivement aux conditions du nouveau traité qui nous est proposé. Il y a eu un contrat qui liait le département et le Commandant Renard. Ce contrat n'a pas cessé d'être. Malheureusement le conseil général était tellement convaincu qu'il serait exécuté et a été tellement pressé de l'adopter, qu'il a omis d'y insérer une clause spéciale de résiliation basée sur la non-exécution du service, en sorte que cette résiliation ne peut-être aujourd'hui prononcée que par les tribunaux.

Votre commission des travaux publics, sincèrement désireuse de tenir les promesses qui ont été faites aux populations, pense que des mesures spéciales doivent être prises pour réaliser le maximum de probabilités que ses promesses pourront être réalisées en **1908**.

En conséquence elle vous propose de décider:

1° Qu'il y a lieu de mettre en demeure, dans les formes juridiques, le Commandant Renard d'avoir à exécuter la convention passée entre le département et lui pour assurer un service de transports publics sur les 3 parcours précités, convention qui a reçu sa signature est toujours valable;

2° Qu'en cas de non-exécution, il y a lieu d'engager les poursuites judiciaires pour demander des dommages-intérêts en partant pour leur évaluation d'un chiffre de 35.000Frs pour la première année. Le département consentant une dépense de 35.000Frs pour procurer aux populations les avantages d'un service de transports, il est bien évident en effet que le minimum du préjudice causé aux populations doit être précisément le chiffre des sacrifices consentis par le conseil général;

3° Au cas où le Commandant Renard accepterait la résiliations pure et simple du contrat qui le lie au département, M. Le Préfet serait autorisé à résilier le contrat et à renoncer à la répétition des dommages intérêts auxquels a droit le département pour le préjudice qui a été causé aux populations par "la-non" exécution du service de transports auquel elles s'attendaient;

4° Une fois le département complètement dégagé par la rupture du 1^{er} contrat, M. Le Préfet voudra bien ouvrir, en lui donnant la plus grande publicité, un concours pour l'organisation d'un service de transport sur les parcours précités.

Le projet de convention qui formera cahier des charges sera le projet de convention pour le service des trains Renard, mais on y introduirait les termes généraux nécessaires pour que tout autre moyen de transport automobile puisse être admis à concourir.

Le concours ne serait pas fait obligatoirement au rabais. Le chiffre de la subvention à allouer dans la convention serait de 35.000Frs comme dans la convention pour le service avec les trains Renard, et le conseil général se réserverait le droit de choisir entre les divers types de mode de transport en motivant son choix surtout d'après les avantages techniques et la commodité du service à assurer. Délégation serait donnée à la commission départementale pour approuver la convention à passer avec l'entrepreneur ou la société dont les propositions seraient reconnues les meilleures.

Dans ces conditions, votre commission des travaux publics espère que le service des parcours précités pourra être assuré sans faute pour la saison d'été **1908**. C'est parce qu'elle a la solide confiance que ce résultat pourra être obtenu que votre commission des travaux publics demande le maintien au budget de **1908**, des subventions primitivement prévues, pour subventionner les trains Renard et sur lesquelles seront prélevées les dépenses de publicité. Tous les pouvoirs nécessaires sont donnés à M. Le Préfet pour assurer l'exécution des dispositions du présent rapport et agir en justice au nom du département.

M. Maissin précise en outre que si le 15 septembre M. Renard n'a pu tenir ses engagements, nous commencerons des poursuites judiciaires et je puis croire que M. Renard reculera devant l'éventualité d'un procès.

M. Hémon intervient ; "Il me semble que nous ne devons abandonner le traité passé avec M. Renard qu'à la dernière minute. Le fond de l'affaire se résume en ceci: M. Renard n'est pas maître de son entreprise parce qu'il l'a cédée à une autre société. Votre mise en demeure ne peut avoir d'efficacité du moment que vous ne lui accordez que jusqu'au 15 septembre. C'est-à-dire un délai très court".

M. Le Bail indique que le terme étant passé, nous ne pouvons agir que par les voies légales et judiciaires. A l'heure actuelle notre devoir est de lui adresser une mise en demeure sans accorder de nouveau délai.

M. Le Président: Nous donnerons tout pouvoir à M. Le Préfet et délégation à la commission départementale pour régler cette question.

Le conseil général décide que M. Le Préfet est invité à mettre M. Renard en demeure de tenir ses engagements et que délégation est donnée à la commission départementale pour régler cette affaire et traiter, le cas échéant, avec une autre compagnie.

Séance d'avril 1908:

Résiliation de la convention du **9 avril 1906:**

La commission départementale accepte la résiliation pure et simple de la convention du **9 avril 1906**, aux termes de laquelle M. Le Commandant Renard devait, à dater du **9 juillet 1907**, assurer un service de transport public au moyen de trains automobiles du système Renard, sur les parcours suivants:

- 1° De Quimper à Fouesnant et Beg-Meil avec embranchement sur Bénodet;
- 2° De Pont-L'abbé au terre-plein de Loctudy ;
- 3) De Quimperlé à Pouldu avec embranchement sur Douëlan.

Dépôt du dossier contenant les propositions faites par Mrs. de La Bourdonnaye et Roussin, d'une part et d'autre part, par M. Baërt avec en annexe les rapports de M. L'Ingénieur en chef Willotte, ainsi que les modifications qui lui paraissent utiles à apporter afin de rendre réalisable ce projet tant dans les intérêts du public et de ceux du département.

Mercredi 29 avril 1908 : Séance du conseil général.

M. Trémintin lit le rapport suivant:

Vous n'avez pu oublier les conventions passées avec M. Renard, ni leur échec définitif. Après la résiliation de la convention Renard, votre commission des travaux publics a estimé qu'il y avait lieu de reprendre le projet, afin de donner, dans la mesure du possible, satisfaction à l'attente du public. Un concours susceptible de tenter les entreprises de services automobiles avait été décidé à la dernière session. Deux concessionnaires ont finalement fait connaître des propositions, d'une part MM. Roussin et De La Bourdonnaye, d'autre part, M. François Baërt.



Les transports automobiles bretons au départ de Quimper qui obtiennent la première concession Quimper Fouesnant-Beg Meil

Ces propositions diffèrent sensiblement entre elles et aucune ne répond d'ailleurs complètement aux conditions fixées par M. l'Ingénieur en chef dans son projet de concours. Nous n'avons pu accepter la seconde pour une raison péremptoire, l'économie du système de M. Baërt exige que le département assure la dépense de premier établissement, et même garantisse les insuffisances de recettes prévues dans une certaine proportion.

Or, le conseil général a posé un principe invariable, c'est que la somme annuelle votée pour le service automobile devrait avoir le caractère d'une subvention forfaitaire destinée à permettre la réalisation d'une expérience.

Reste donc la proposition de MM. Roussin et De La Bourdonnaye.

Ces concessionnaires éventuels ont voulu débiter par une entreprise limitée: Leur matériel pour les 3 lignes comporte un minimum de 7 voitures 12/15 H.P. pouvant contenir 11 voyageurs chacune, et faisant, l'hiver, un minimum d'un voyage en chaque sens sur les lignes de Quimper –Bénodet-Fouesnant-Beg Meil et de Quimperlé-Le Pouldu; l'été, un minimum de 2 voyages en chaque sens

La ligne de Pont-L'abbé –Loctudy aurait toute l'année un minimum de 2 voyages en chaque sens.

Toutefois, des 2 voitures qui seront mises en réserve parmi les 7 voitures prévues, 1 seule sera du type de 8 H.P. et 7 places. Mais il est entendu, que sauf les jours où des voitures supplémentaires seront mises en route, cette voiture de 8 H.P., 7 places) ne pourra être appliquée qu'au service de Quimperlé-Le Pouldu.

Il est certain que l'intérêt des concessionnaires sera de ne pas s'en tenir à ce programme restreint et d'assurer une circulation plus intensive. Ils nous ont laissé entendre qu'il leur était possible de faire en une journée 5 voyages en chaque sens sur l'une quelconque des lignes exploitées. Ajoutons que l'itinéraire des lignes a été légèrement modifié:

Ainsi le service Quimper-Fouesnant-Beg Meil, avec embranchement sur Bénodet à l'intersection des routes près de Pleuven, est remplacé par un service unique, Quimper-Bénodet et Bénodet-Fouesnant-Beg Meil, par le Perguet.

La ligne Quimperlé-Douëlan est également supprimée. Les services seront organisés sur les 3 lignes en totalité à l'aide d'omnibus automobiles dès le 15 juillet 1908. Toutefois, un service provisoire de voitures 8 chevaux pourrait être autorisé sur toutes les lignes à partir de **juillet 1908**, mais seulement jusqu'au **1^{er} mai 1909**.

Le transport des bagages peut s'opérer sur les voitures automobiles de 7 chevaux, dont chacune peut porter 300 kg. de bagages, qui seront taxés à raison de 0 fr 50 par 50 kg et fraction de 50 kg. Le voyageur qui aurait un excédent de 30 kg, ne pourrait obliger les concessionnaires à transporter avec lui dans la même voiture l'excédent, qui serait alors véhiculé sur un camion à chevaux. Il reste entendu que les bagages transportés dans ces dernières conditions devront être rendus à destination par le plus prochain départ des voitures à marchandises qui suivra l'arrivée des dits voyageurs.

Les prix de transports des colis, messageries et marchandises, d'un poids supérieur à 10 kg sont ainsi établis: par colis de 10 à 50kg, sans spécification de longueur de parcours, 0 f 50 ; par colis de 50 à 100 kg, également sans spécification de longueur de parcours, 1 f . Ces prix s'appliquent aux parcours de Quimper à Bénodet, Fouesnant, et de Quimperlé au Pouldu. En ce qui concerne le parcours de Pont-L'abbé à Loctudy, les prix des transports des mêmes colis sont ainsi fixés: Par colis de 10 à 50 kg, 0 f 40, par colis de 50 à 100 kg, 0 f 75.

Ces colis messageries et marchandises seront transportés à destination par les concessionnaires dans la journée même de la remise en saison d'été, quand cette remise aura été effectuée avant 1 heure de l'après-midi.

Les concessionnaires auront la faculté de ne les livrer que le lendemain de cette remise, en saison d'hiver et en tout temps, quand elle aura été effectuée après-midi. Aucune retenue de place dans les voitures ne pourra être faite. Mais tout voyageur aura la faculté, en payant au départ le prix entier du retour, d'obtenir ainsi un billet aller retour, qui lui assurera sa place dans la voiture qui lui aura été désignée.

Il demeure entendu que la création de 3 embranchements avantageux, se rattachant aux 3 lignes principales est autorisée sans que les concessionnaires puissent prétendre à une augmentation de la subvention.

Des arrêts fixes pour la montée et la descente des voyageurs seront déterminés afin de permettre l'établissement d'un tarif facile. Le prix des places ne sera pas supérieur à celui des courriers actuels.

Le prix des places pour Beg-Meil est porté à 1 f 50.

Le tarif kilométrique, pour les trajets intermédiaires est porté à 0 f 10

Les tarifs de traversée des villes, indiqués par M. L'Ingénieur en chef, sont acceptés.

Les prix de transport des voyageurs et marchandises, pourront être réduits selon les circonstances, et d'un commun accord entre l'administration et les concessionnaires.

La subvention annuelle du département sera de 35.000fr, chiffre adopté pour la convention Renard avec la même répartition par ligne.

Dans le cas où la recette totale annuelle dépasserait pour l'ensemble du réseau 70.000fr (déduction faite de l'impôt sur les transports) l'excédent des 70.000fr serait partagé par moitié entre le concessionnaire et le département. Mais la subvention départementale ne s'appliquerait qu'aux 7 voitures prévues au présent contrat, les autres voitures, qui pourraient par la suite être mises en service par les concessionnaires n'entreront pas en compte dans la totalisation des recettes à partager.

Les voyages restent fixés comme il est convenu dans l'avant projet.

Ils ne pourront être augmentés que dans les conditions ci-après déterminées.

Des expériences seront organisées qui porteront sur des périodes de 30 jours consécutifs, soit en période d'été soit en période d'hiver.

Quand il aura été constaté par le service de contrôle que, pendant 20 jours consécutifs ou non, au moins sur les 30 jours consécutifs de l'expérience, toutes les voitures allant dans le même sens, ont constamment les trois quarts de leurs places occupées, les concessionnaires devront augmenter d'une unité, dans le sens où ce fait sera constaté, le nombre des voyages normalement organisés.

Il sera procédé inversement, sur la demande des concessionnaires, pour réduire le nombre de voyages, quand le trafic sera jugé insuffisant. Il reste entendu que la diminution ne pourra porter sur le minimum de voyages prévus au contrat, qui reste intangible.

Au sujet de la durée de la concession, 2 questions importantes se sont posées:

1° les concessionnaires voulaient une durée de 10 ans. D'autre part, le département consentant une subvention forfaitaire avait fixé un délai de 5 ans, ce qui représente pour toutes les annuités un chiffre de 175.000frs. Après échanges de vues, nous avons arrêté, d'accord avec les concessionnaires, le règlement suivant: La concession sera de 10 années mais à partir du début de la 6ème année, la subvention décroîtra de 5.000frs par an, elle ne sera donc au bout de la 10ème année que de 10.000frs et il reste entendu qu'à l'expiration des 5 premières années et à charge par les concessionnaires de prévenir le département au moins 6 mois à l'avance, les concessionnaires auront le droit de renoncer à la concession pour les 5 dernières années.

2° Le département se réserve d'établir sur l'une quelconque des lignes concédées, un chemin de fer ou autre mode analogue de transport, en prévenant les concessionnaires un an à l'avance.

En ce cas de mise en exploitation d'un tramway ou chemin de fer d'intérêt local sur une des lignes concédées, les concessionnaires auront droit à une indemnité ou bien, d'un commun accord entre eux et le département, une autre ligne, de longueur au moins équivalente à la ligne ou au tronçon de ligne supprimé, leur serait concédée, et la subvention afférente à la ligne supprimée s'appliquerait à la nouvelle ligne concédée.

Dans le cas où les concessionnaires préféreraient toucher une indemnité, cette indemnité serait égale à la totalité de la subvention, pour le reste à courir de la concession, qui leur aurait été versée pour les kilomètres supprimés.

En résumé, votre commission des travaux publics vous propose:

1° D'accorder la concession des 3 lignes :

- a) Quimper-Bénodet-Fouesnant-Beg Meil
- b) Quimperlé-Le Pouldu
- c) Pont-L'abbé-Loctudy

A MM. Roussin et de La Bourdonnaye, conformément aux énonciations de leur projet modifié par le présent rapport.

2° De fixer la durée de la convention à 10 années consécutives

3° D'accorder une subvention forfaitaire de 35.000frs qui décroîtra de la 6^{ème} année de 5.000frs par an.

4° De donner délégation à la commission départementale pour la rédaction et l'approbation de la convention afin d'assurer le service pour le 15 juillet 1908 au plus tard, et d'autoriser M. Le Préfet à signer la convention telle qu'elle aura été acceptée par la commission départementale.

M. Hémon prend la parole, en voici quelques extraits; "On peut dire qu'après l'échec des projets de M. Paul Renard, qui devaient donner leur satisfaction (aux populations), les deux cantons de Fouesnant et Quimper se trouvent dans un état d'infériorité manifeste. Les voitures qui n'auront que 11 places ne rendront pas les mêmes services que celles des trains Renard qui auraient pu transporter 40 voyageurs".

M. Trémintin lui répond : les concessionnaires semblent animés des meilleures intentions, désireux de réussir, ils ont pris des mesures qui, si elles ne correspondent pas aux larges espoirs que le train Renard avait fait miroiter, faciliteront cependant les moyens de communication tant entre Quimperlé et le Pouldu qu'entre Pont-L'abbé et Loctudy et entre Quimper, Bénodet, Fouesnant et Beg-Meil. Certaines pénalités ont été édictées au cas où le service ne fonctionnerait pas, les concessionnaires les ont acceptées.

M. Le Louëdec: réplique : " je demeure sceptique sur les résultats".

M. Trémintin reprend la parole et assure " nous voulons que le service soit assuré dès le mois de juillet 1908 ; le conseil général doit s'efforcer de donner satisfaction à toute la population du département, et ce n'est qu'un premier pas dans la voie des améliorations que le conseil général doit à cette partie du département, la commission des travaux publics ne l'oubliera pas".

M. Hémon remercie M. Trémintin de ces dernières paroles.

Nota: la société qui exploite la ligne Quimper-Benodet-Fouesnant-Beg Meil créée par M. Roussin et La Bourdonnaye est la " *Société des Transports Automobiles Bretons*"

8 Août 1909 :

Le conseil municipal de Fouesnant interpelle l'administration et la société de transport sur l'insuffisance de voitures et donc trop de voyageurs par tournée, l'irrégularité dans le service, et pas de garantie absolue pour les voyageurs partant d'avoir un moyen de retour.

Mercredi 31 août 1910 : Séance du conseil général:

M. Goude : fait l'intervention suivante dont voici quelques extraits; " Il y a un crédit de 35.000frs affecté au service automobile Quimper-Fouesnant-Bénodet-Beg Meil. Je voudrais savoir à la suite de quelles études le conseil a accordé une subvention aussi exorbitante à une compagnie qui avait organisé librement son itinéraire et sans demander aucun concours du département. On n'a pas établi le régime de la libre concurrence. Le département est venu en aide à une industrie capitaliste... Vous donnez de la main à la main une somme de 35.000frs. Le concessionnaire a établi *proprio motu* un service qu'il a considéré d'intérêt général, et une fois organisé, il a annoncé qu'il allait le supprimer si aucune subvention ne lui était accordée".

MM. Trémintin, Le Président et Lancien lui répondent " qu'il trouvera toutes les réponses dans les rapports de la commission des travaux publics et la justification des votes ".



Vendredi 2 septembre 1910 : séance du conseil général:

A la suite de nouvelles plaintes contre le fonctionnement du service public de transports automobiles subventionnés par le département, j'ai prié M. L'Ingénieur en chef du contrôle d'examiner le bien fondé des réclamations et de proposer les mesures nécessaires.

Dans son rapport, l'Ingénieur en chef il indique dans quelles conditions générales le service est assuré et qu'elles seraient à son avis, les améliorations qui pourraient y être apportées.

Ces améliorations se résument en la nécessité d'augmenter les départs réglementaires. Mais ce serait là, malgré tout, une solution qui, en ce qui concerne la ligne N°1 de Quimper à Bénodet, Fouesnant et Beg-Meil, ne saurait satisfaire les régions intéressées. Seule la construction d'un chemin de fer départemental paraît devoir être sérieusement envisagée pour répondre aux besoins. Une ligne ferrée empruntant le tracé de la ligne d'autobus N°1 est, du reste, en projet et le conseil général pourra se prononcer à son sujet au moment de la discussion relative au 3^{ème} réseau.

En toute hypothèse, cependant, il convient de rechercher les perfectionnements qu'il est désirable d'apporter au service actuel d'automobiles, sur les trois lignes concédées. L'année 1910 aura été la première année d'exploitation complète et fournira à cet égard d'utiles indications.

D'accord avec l'Ingénieur en chef, je vous propose, en conséquence, de donner à la commission départementale les pouvoirs nécessaires pour étudier avec la compagnie concessionnaire, ce qui pourrait être réalisé dans ce sens.

Samedi 3 septembre 1910: rapport de M. Trémintin:

M. Le Préfet vous communique l'étude très complète de Mrs. les ingénieurs chargés du contrôle sur la situation de notre service automobile. Vous n'ignorez pas qu'à la suite de pressantes réclamations du public et des conseils municipaux, vous aviez, l'an dernier, donné délégation à la commission départementale pour établir, d'accord avec les concessionnaires, un mode d'exploitation plus satisfaisant.

Après divers pourparlers, le département et les concessionnaires signèrent une convention supplémentaire qui apportait certaines améliorations dans le service. Cet accord n'était prévu que pour un an à titre d'essai. Il s'agit aujourd'hui de l'appliquer définitivement pendant la durée de la concession.

A cette occasion il sera nécessaire d'apporter certaines modifications portant principalement sur le nombre de voyages, l'augmentation du matériel, s'il y a lieu, et la régularité du service.

Une autre réforme, relative à la limitation des tickets de places devra être examinée. Le conseil municipal de Pleuven, par délibération du 1^{er} août 1910, se plaint en effet de l'accaparement des places par ce système de tickets ce qui ne permet guère aux habitants de cette commune de se servir des automobiles.

Tout en faisant certaines réserves, et en rappelant les critiques signalées à son rapport, M. L'Ingénieur en chef constate les efforts très louables accomplis par nos concessionnaires et les résultats satisfaisants de leurs entreprises. Il faut, en effet tenir compte des difficultés d'exploitation notamment de la ligne n°1 (Quimper-Fouesnant-Bénodet-Beg Meil). Le nombre des voyageurs transportés, en **juillet 1910** s'est en effet élevé à 13901.

Votre commission des travaux publics vous propose de donner délégation à la commission départementale en vue d'examiner les nouvelles améliorations à introduire dans le service, à la suite de l'expérience faite en **1910**, et de signer à ce sujet, un accord définitif avec les concessionnaires.

M. Hémon: " J'aurais mauvaise grâce à ne pas constater qu'un effort réel a été accompli depuis l'an dernier et à ne pas louer l'heureux effet obtenu, grâce à l'initiative de M. L'Ingénieur en chef.

La principale amélioration a consisté à réserver dans les voitures des places aux habitants des localités intermédiaires, car il ne faut pas oublier que si les commodités des touristes doivent être assurées, les intérêts des habitants qui procurent, pendant le reste de l'année une clientèle à la société, doivent être sauvegardés".

M. Le Louëdec "je voudrais, sur le même sujet, signaler au conseil l'insuffisance des voitures mises sur la ligne du Pouldu à Quimperlé, on empile 15 voyageurs dans l'automobile qui peut en contenir 10 et 30 dans celle qui pourrait en contenir 20. Il est nécessaire d'exiger dans le contrat qui lie le département et le concessionnaire un nombre de voitures et de places suffisant pour les nécessités du service, d'autant plus que beaucoup d'étrangers retiennent leurs places à l'avance et que les Quimperlois ne trouvent plus de places quand ils doivent utiliser le service automobile. Ce n'est pas pour rendre exclusivement service aux touristes...La ligne Quimperlé Le Pouldu est beaucoup plus productive que la ligne Beg Meil-Quimper et que celle de Pont-L'abbé-Loctudy".

M. Goude " Le conseil général s'est lancé dans une aventure en donnant 35.000frs par an pour un service qui n'est pas assuré".

M. Trémintin : leur répond en ces termes: "La subvention n'est pas en cause, est acquise par un vote du conseil. Les bénéfices ne sont pas exagérés, puisque la participation est de 0. Les observations de M. Le Louëdec ont trait à l'exploitation rationnelle, c'est pour cela que nous vous proposons de donner délégation à la commission départementale pour y veiller".

M.l'ingénieur en chef veillera avec vigilance à ce que le nombre de voyageurs n'excède pas le nombre des places: en limitant le nombre de tickets, satisfaction sera donnée à la légitime observation de M. Le Louëdec; les services automobiles ne pourront jamais du reste avoir la régularité du chemin de fer.

M. Masson: " je crois que cette affaire n'a pas été une bonne affaire pour le département; le bénéfice s'en est chiffré par 0; nous, nous tenons à dégager notre responsabilité et, Goude et Moi, nous ne voulons donner aucune délégation à la commission départementale dans laquelle notre manière de voir n'est pas représentée et où nous n'avons aucun contrôle. Le rapport est mis aux voix, dont les conclusions sont adoptées".

Les frais de contrôle et surveillance des voitures automobiles, pour la ligne Quimper à Beg-Meil par Bénodet et Fouesnant s'élèvent à 620frs (montant alloué par le conseil général en 1910 et 1911)

Jeudi 27 avril 1911: séance du conseil général:

M. Trémintin lit le rapport suivant:

Votre commission des travaux publics vient d'être saisie par M. Le Préfet de l'approbation des modifications proposées par la compagnie concessionnaire du service automobile à la convention primitive. Le 3 septembre dernier, nous vous signalions les principales améliorations réclamées par les populations intéressées susceptibles de faire l'objet d'un avenant à la concession primitive.

Il s'agit aujourd'hui d'homologuer ces modifications.

Il résulte du rapport de M. L'ingénieur en chef que les pourparlers qu'il a conduits avec la compagnie pour rendre l'exploitation meilleure, laissent espérer pour 1911 un service plus régulier et plus commode.

Les modifications à la convention portent actuellement sur 2 points:

1° La limitation de l'obligation du service Bénodet-Fouesnant par Perguet, au samedi et jours de foire à Quimper. L'expérience paraît accuser de ce fait un déficit.

Cette considération a conduit M. L'Ingénieur en chef à nous proposer d'accepter cette limitation. Votre commission se rallie à cette manière de voir, en insistant néanmoins pour que la compagnie n'hésite pas à desservir les habitants de cette région chaque fois, qu'en dehors des jours obligatoires, il lui sera possible de le faire.

2° Faculté de pouvoir renoncer le 1^{er} janvier de chacune des 5 dernières années à la concession. Cette faculté est acceptable et paraît préférable à une obligation d'exploiter à perte imposée à la compagnie. Mais nous estimons qu'elle doit être réciproque et qu'il doit être mentionné à l'avenant que le département pourra dans les mêmes conditions et délais, dénoncer le contrat à la société des automobiles bretons.

Votre commission des travaux publics vous propose d'approuver les modifications ainsi précitées et de donner nouvelle délégation à la commission départementale pour solutionner toutes les difficultés qui pourraient se présenter et d'autoriser M. Le Préfet à signer les modifications qui seront ainsi arrêtées.

Suite à la lecture du rapport plusieurs interventions de conseillers, voici quelques extraits

M.Hémon : "Si j'ai bien compris le rapport, il décide la suppression d'un des 2 services, Fouesnant par Le Perguet, la compagnie a-t-elle justifié, par une statistique cette diminution de ses charges ? Cette suppression constitue un sacrifice important pour la population de Perguet. En échange est-on certain d'obtenir une exploitation mieux assurée avec un nombre de voitures plus considérable et des départs plus réguliers".

M. Trémintin lui répond " La commission des travaux publics a insisté auprès de la compagnie pour que le fonctionnement de cette ligne continue les samedis et jours de fête. La société fait des affaires médiocres et la ligne Bénodet-Perguet-Fouesnant a coûté l'année dernière 2.000frs".

M. Hémon : Jamais il n'a été promis à la société des transports automobiles de faire des bénéfices sur toutes les lignes. Je trouve très grave que l'on supprime définitivement cette ligne. Je demande que ce ne soit qu'à titre d'essai pendant 1 ou 2 exercices.

M. Le Préfet: La ligne Fouesnant –Bénodet par Perguet est un tronçon facultatif et c'est seulement un essai qui avait été tenté.

M. Hémon : Pourquoi la société demande-t-elle l'autorisation de supprimer le service si elle n'est pas liée par des engagements?

M. Trémintin: Cela semblait résulter du texte du rapport de M. Le Préfet:

L'ingénieur en chef du contrôle, dans son rapport que vous trouverez également ci-joint, expose que le service d'essai pratiqué en 1910 a fonctionné dans des conditions aussi satisfaisantes que possible à tous points de vue.

Il émet donc un avis favorable à la conclusion d'un accord définitif avec le concessionnaire sur les bases de l'avenant du **2 décembre 1909** et en tenant compte, en outre, des réserves proposées par la société.

Le concessionnaire demande que le service de Bénodet-Fouesnant par Perguet ne soit plus obligatoire que les samedis et jours de foire à Quimper. Il fait valoir que cette ligne entraîne un déficit de 2.000frs pour le service d'hiver et des observations orales qu'il a présentées, il résulte que la cessation du service Bénodet-Fouesnant par Perguet est un point essentiel dans les propositions qu'il soumet au département.

Etant donné le chiffre des bénéfices réduit de la société des transports automobiles bretons et les avantages incontestables que le département retirera d'un accord définitif consacrant les réformes utiles apportées à la convention primitive, je donne, avec le contrôle un avis favorable à la suppression demandée.

M. Le Préfet: La ligne n'est pas obligatoire.

M. Trémintin : La commission accepte la cause transactionnelle de 2 ans.

M. Le Préfet : Je ne sais si la compagnie l'acceptera.

M. Trémintin : Je demande qu'une nouvelle délégation du conseil soit donnée à la commission départementale pour solutionner les difficultés qui pourraient surgir et, après entente, M. Le Préfet pourra signer les accords.

M. Hémon : J'exprime le souhait que la commission départementale ne soit pas trop disposée à tout céder aux concessionnaires.

M. Trémintin : Elle s'inspirera des conclusions de la commission des travaux publics.

M. Le préfet : Le conseil général peut compter sur ma vigilance pour défendre les intérêts du département.



L'arrivée au restaurant Perru à Beg Meil, dit "Le Président", de l'autobus de Quimper

M. Trémintin : Si l'accord souffrait de difficultés, le conseil général peut avoir confiance dans la commission départementale : elle renverrait l'affaire au conseil général pour la session d'août.

La ligne N°1 Quimper-Bénodet-Fouesnant-Beg Meil

La ligne N°1 Bis Quimper-Fouesnant-Beg Meil

Lors du conseil municipal du **29 mars 1914**, le conseil municipal émet le vœu d'un transport d'autobus pour juillet, août et septembre, par un service d'autobus.

Séance du conseil généra **26 octobre 1919**:

Suit à la demande de majoration de tarifs des transports par MM. Le Goff et Merrien, le conseil adopte le rapport de M. Kergourlay :

« Ces Messieurs réclament un supplément de 0fr.25 par place de Quimper à Fouesnant et à Bénodet. Le voyage complet entre ces points, serait ainsi porté de 1fr. à 1fr.25 et le km. de 0fr063 à 0fr.078. Pour les parcours intermédiaires, ainsi que la section Fouesnant Beg-Meil, pas de changement.

Pour appuyer leurs requêtes ils se basent sur le renchérissement de l'essence, des pneumatiques et des réparations du matériel.

...Les tarifs majorés ne seront applicables que pendant la durée de la guerre et les 6 mois qui suivront la cessation des hostilités et que, du reste, toutes réserves sont maintenues au sujet de la reprise éventuelle du service par la société des Transports Automobiles Bretons, concessionnaires réguliers des lignes dont il s'agit.... »

Le conseil général lors de la séance du **17 septembre 1918**, approuve le renoncement de la concession accordée à la " Société des Automobiles Bretons", suite à sa demande du **12 août 1918**.

La ligne 1bis Quimper-Fouesnant-Beg Meil est concédée à Monsieur Le Goff pour 4 ans, jusqu'au **1 juillet 1923** et approuvé à la session de **juin 1920**. La construction du 3^{ème} réseau de chemin de fer, serait opérationnelle à cette date et se substituerait au transport automobile, justifiant le contrat de 4 ans.



L'autobus assurant la liaison Quimper-Fouesnant, ici face à l'hôtel des Pommiers le 13 juillet 1932. L'autobus est orné du drapeau tricolore à la veille de la fête nationale. On peut voir le chargement sur le toit du car de différents bagages et d'une bicyclette La maison Berrou est peinte d'une publicité des garages Nargeot agent Renault au Cap Horn à Quimper

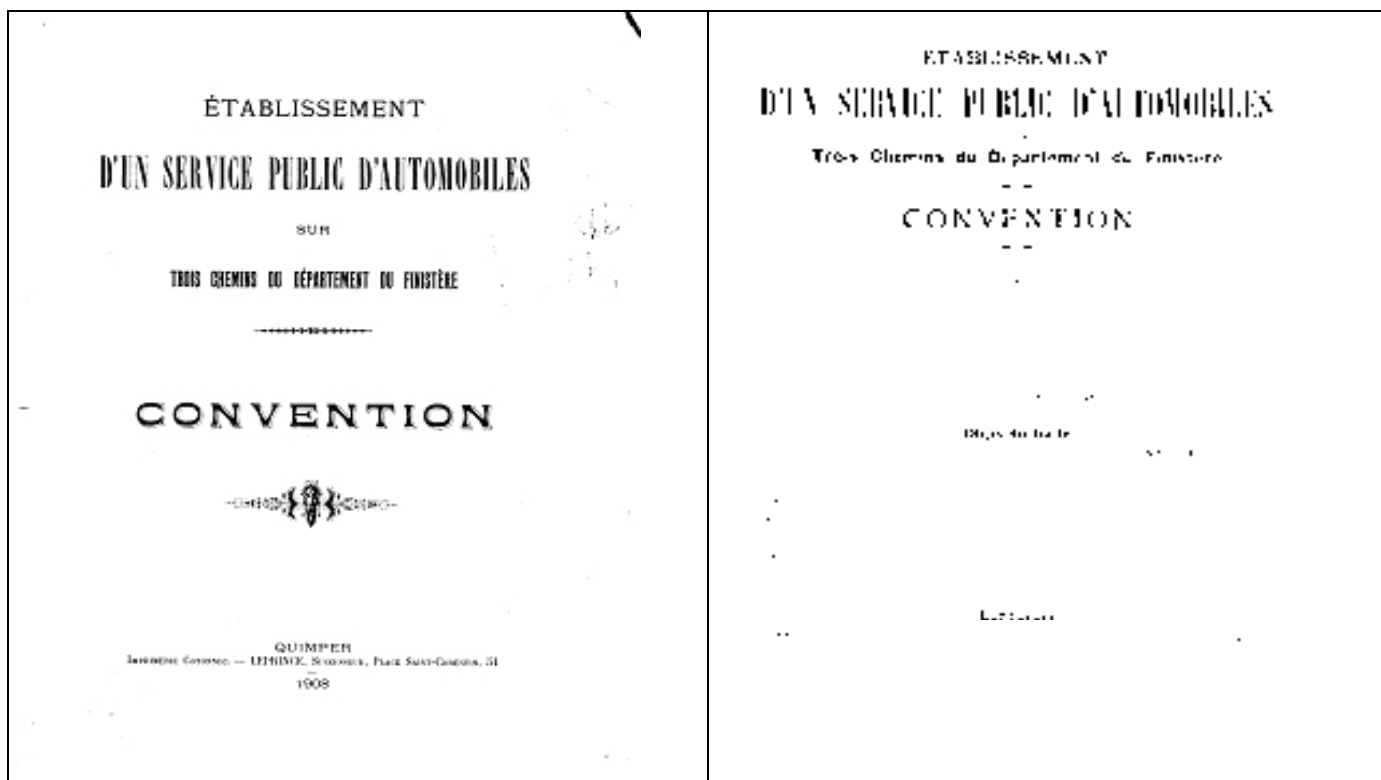
Le 26 octobre 1919 Le conseil municipal autorise M. Rospart Jean loueur de voitures, de remiser ses voitures dans la station de monte d'étalons de Fouesnant, en attendant qu'il construise un garage et devra déménager dès l'arrivée des étalons.

En **1926** M. Bénac et M. Bouilloux-Lafont, s'insurgent contre la mauvaise distribution du courrier durant la période d'hiver et demande l'instauration d'un service postal le soir.

En séance du conseil municipal du **23 juin 1932**, le conseil octroie une subvention de 3000fr à Monsieur René Le Viol pour le service régulier qu'il assure entre Beg Meil, Fouesnant et Quimper, ainsi que le service hebdomadaire du dimanche entre Fouesnant et Beg Meil.

Au conseil municipal du **3 août 1935**, suite à une pétition de cent quatorze personnes, adressée au Préfet, le conseil municipal demande le rétablissement de la ligne entre Quimper, Fouesnant et Beg Meil, du transport de marchandises qu'assurait depuis un an Pierre Person et suspendue suite à l'article du **19 avril 1934**. Cet article ayant pour objet la lutte contre la concurrence faite aux chemins de fer.

Voici des extraits de la convention signée en 1909, adressée à Louëdec, Député du Finistère en 1910



1. **Objectifs**
 L'objectif principal de ce projet est de développer une application web permettant de gérer les données des clients et de générer des rapports personnalisés. Les objectifs secondaires incluent l'amélioration de l'expérience utilisateur et la réduction des erreurs de saisie.

2. **Portée du projet**
 Le projet se concentre sur la mise en œuvre de la fonctionnalité de gestion des clients et de génération de rapports. Les fonctionnalités liées à la sécurité et à l'administration sont hors de portée de ce document.

3. **Structure de l'application**
 L'application sera structurée en modules distincts pour faciliter la maintenance et l'évolution. Les modules principaux sont :

- Module de gestion des clients
- Module de génération de rapports
- Module de gestion des utilisateurs

4. **Technologies utilisées**
 Le projet sera développé en utilisant les technologies suivantes :

- Backend : Java Spring Boot
- Frontend : Angular
- Base de données : PostgreSQL

5. **Plan de travail**
 Le projet sera divisé en plusieurs phases de travail :

- Phase de conception : Définition des exigences et de l'architecture.
- Phase de développement : Implémentation des fonctionnalités.
- Phase de tests : Vérification de la qualité du code.
- Phase de déploiement : Mise en production de l'application.

6. **Références**
 Les références suivantes ont été consultées pour la réalisation de ce projet :

- Documentation officielle de Spring Boot et Angular.
- Manuels de PostgreSQL.

7. **Annexes**
 Les annexes comprennent les diagrammes de conception et les fichiers de code source.

8. **Conclusion**
 Ce document définit le cadre de travail pour le développement de l'application. Il est essentiel de suivre scrupuleusement les objectifs et le plan de travail définis ici pour garantir le succès du projet.

1. **Introduction**
 Ce rapport présente les résultats de l'étude de faisabilité pour le projet de développement d'une application de gestion des ressources humaines. L'objectif est d'évaluer la viabilité technique, économique et organisationnelle de ce projet.

2. **Contexte**
 L'entreprise souhaite optimiser ses processus de gestion des ressources humaines en adoptant une solution numérique. Cette initiative est motivée par la nécessité d'améliorer l'efficacité et de réduire les coûts opérationnels.

3. **Objectifs de l'étude**
 L'étude de faisabilité vise à :

- Identifier les besoins fonctionnels et techniques.
- Évaluer les ressources disponibles et les contraintes.
- Estimer les coûts et les bénéfices potentiels.
- Proposer des recommandations basées sur des données factuelles.

4. **Méthodologie**
 La méthodologie adoptée pour cette étude est basée sur une approche structurée, incluant des entretiens avec les parties prenantes, des ateliers de travail et une analyse comparative de solutions existantes.

5. **Organisation des services**
 L'organisation des services est conçue pour garantir une communication fluide et une collaboration efficace entre les différents départements impliqués dans le projet.

6. **Services proposés**
 Les services proposés comprennent la gestion des recrutements, le suivi des performances, la gestion des congés et la planification des ressources.

7. **Conclusion**
 L'étude de faisabilité conclut que le projet est techniquement réalisable et économiquement viable. Cependant, il est recommandé de mettre en œuvre des mesures de gestion des risques pour garantir le succès de l'initiative.

8. **Annexes**
 Les annexes incluent des détails supplémentaires sur les méthodologies utilisées et les données de référence.

9. **Références**
 Les références citées dans ce rapport sont :

- Manuels de gestion des ressources humaines.
- Articles de recherche sur les solutions numériques.

10. **Conclusion**
 Ce rapport fournit une base solide pour la prise de décision concernant le lancement du projet. Il est recommandé de poursuivre les travaux de développement et de mise en œuvre.

Art 11 - Les actions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 12 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 13 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 14 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Renoncement à la succession

Art 15 - Le renoncement à la succession est un acte par lequel le bénéficiaire d'une succession renonce à la succession.

Suppression ou substitution de lignes

Art 16 - La suppression ou la substitution de lignes est un acte par lequel le titulaire d'une ligne renonce à la ligne.

Art 17 - La suppression ou la substitution de lignes est un acte par lequel le titulaire d'une ligne renonce à la ligne.

Art 18 - La suppression ou la substitution de lignes est un acte par lequel le titulaire d'une ligne renonce à la ligne.

Art 19 - La suppression ou la substitution de lignes est un acte par lequel le titulaire d'une ligne renonce à la ligne.

Art 20 - La suppression ou la substitution de lignes est un acte par lequel le titulaire d'une ligne renonce à la ligne.

Art 21 - La suppression ou la substitution de lignes est un acte par lequel le titulaire d'une ligne renonce à la ligne.

Art 22 - La suppression ou la substitution de lignes est un acte par lequel le titulaire d'une ligne renonce à la ligne.

Art 23 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 24 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 25 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 26 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 27 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 28 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 29 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 30 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 31 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

TITRE IV - DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Voyageurs

Art 32 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 33 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 34 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 35 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 36 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Partage des bénéfices

Art 37 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 38 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 39 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 40 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 41 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 42 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 43 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 44 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 45 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 46 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

TITRE V - DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Art 47 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 48 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 49 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 50 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 51 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 52 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 53 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 54 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 55 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 56 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 57 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Chiens

Art 58 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 59 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Art 60 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

Rapports

Art 61 - Les dispositions de la présente loi s'appliquent à compter du 1er janvier 2017.

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

Messageries et marchandises légères

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

Camionnage, frais accessoires

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

Abonnements des TAPs

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

EMERGENCY SERVICES

Embranchement

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

Cautionnement

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

Substitution de société anulaire

... (text continues)

... (text continues)

Retour des P&Ls

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

Frais de conduite

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

Election de domicile

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

Arbitrages

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

Enregistrement

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

Statute law

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

TABLEAU ANNEXE N° 1

Voyageurs - Prix des Places

CLASSE	DESIGNATION	DESIGNATION	PREX
1 ^{re}	1 ^{re} classe	1 ^{re} classe	17
2 ^e	2 ^e classe	2 ^e classe	11
3 ^e	3 ^e classe	3 ^e classe	7
4 ^e	4 ^e classe	4 ^e classe	5
5 ^e	5 ^e classe	5 ^e classe	4
6 ^e	6 ^e classe	6 ^e classe	3
7 ^e	7 ^e classe	7 ^e classe	2
8 ^e	8 ^e classe	8 ^e classe	1
9 ^e	9 ^e classe	9 ^e classe	1
10 ^e	10 ^e classe	10 ^e classe	1
11 ^e	11 ^e classe	11 ^e classe	1
12 ^e	12 ^e classe	12 ^e classe	1
13 ^e	13 ^e classe	13 ^e classe	1
14 ^e	14 ^e classe	14 ^e classe	1
15 ^e	15 ^e classe	15 ^e classe	1
16 ^e	16 ^e classe	16 ^e classe	1
17 ^e	17 ^e classe	17 ^e classe	1
18 ^e	18 ^e classe	18 ^e classe	1
19 ^e	19 ^e classe	19 ^e classe	1
20 ^e	20 ^e classe	20 ^e classe	1
21 ^e	21 ^e classe	21 ^e classe	1
22 ^e	22 ^e classe	22 ^e classe	1
23 ^e	23 ^e classe	23 ^e classe	1
24 ^e	24 ^e classe	24 ^e classe	1
25 ^e	25 ^e classe	25 ^e classe	1
26 ^e	26 ^e classe	26 ^e classe	1
27 ^e	27 ^e classe	27 ^e classe	1
28 ^e	28 ^e classe	28 ^e classe	1
29 ^e	29 ^e classe	29 ^e classe	1
30 ^e	30 ^e classe	30 ^e classe	1
31 ^e	31 ^e classe	31 ^e classe	1
32 ^e	32 ^e classe	32 ^e classe	1
33 ^e	33 ^e classe	33 ^e classe	1
34 ^e	34 ^e classe	34 ^e classe	1
35 ^e	35 ^e classe	35 ^e classe	1
36 ^e	36 ^e classe	36 ^e classe	1
37 ^e	37 ^e classe	37 ^e classe	1
38 ^e	38 ^e classe	38 ^e classe	1
39 ^e	39 ^e classe	39 ^e classe	1
40 ^e	40 ^e classe	40 ^e classe	1
41 ^e	41 ^e classe	41 ^e classe	1
42 ^e	42 ^e classe	42 ^e classe	1
43 ^e	43 ^e classe	43 ^e classe	1
44 ^e	44 ^e classe	44 ^e classe	1
45 ^e	45 ^e classe	45 ^e classe	1
46 ^e	46 ^e classe	46 ^e classe	1
47 ^e	47 ^e classe	47 ^e classe	1
48 ^e	48 ^e classe	48 ^e classe	1
49 ^e	49 ^e classe	49 ^e classe	1
50 ^e	50 ^e classe	50 ^e classe	1

TABLEAU ANNEXE N° 2

Transport des Bagages, Messageries, Marchandises légères, Chiens, Bicyclettes

DESIGNATION	CLASSE	DESIGNATION	DESIGNATION	DESIGNATION	DESIGNATION
1 ^{re} classe	1 ^{re} classe	1 ^{re} classe	1 ^{re} classe	1 ^{re} classe	1 ^{re} classe
2 ^e classe	2 ^e classe	2 ^e classe	2 ^e classe	2 ^e classe	2 ^e classe
3 ^e classe	3 ^e classe	3 ^e classe	3 ^e classe	3 ^e classe	3 ^e classe
4 ^e classe	4 ^e classe	4 ^e classe	4 ^e classe	4 ^e classe	4 ^e classe
5 ^e classe	5 ^e classe	5 ^e classe	5 ^e classe	5 ^e classe	5 ^e classe
6 ^e classe	6 ^e classe	6 ^e classe	6 ^e classe	6 ^e classe	6 ^e classe
7 ^e classe	7 ^e classe	7 ^e classe	7 ^e classe	7 ^e classe	7 ^e classe
8 ^e classe	8 ^e classe	8 ^e classe	8 ^e classe	8 ^e classe	8 ^e classe
9 ^e classe	9 ^e classe	9 ^e classe	9 ^e classe	9 ^e classe	9 ^e classe
10 ^e classe	10 ^e classe	10 ^e classe	10 ^e classe	10 ^e classe	10 ^e classe
11 ^e classe	11 ^e classe	11 ^e classe	11 ^e classe	11 ^e classe	11 ^e classe
12 ^e classe	12 ^e classe	12 ^e classe	12 ^e classe	12 ^e classe	12 ^e classe
13 ^e classe	13 ^e classe	13 ^e classe	13 ^e classe	13 ^e classe	13 ^e classe
14 ^e classe	14 ^e classe	14 ^e classe	14 ^e classe	14 ^e classe	14 ^e classe
15 ^e classe	15 ^e classe	15 ^e classe	15 ^e classe	15 ^e classe	15 ^e classe
16 ^e classe	16 ^e classe	16 ^e classe	16 ^e classe	16 ^e classe	16 ^e classe
17 ^e classe	17 ^e classe	17 ^e classe	17 ^e classe	17 ^e classe	17 ^e classe
18 ^e classe	18 ^e classe	18 ^e classe	18 ^e classe	18 ^e classe	18 ^e classe
19 ^e classe	19 ^e classe	19 ^e classe	19 ^e classe	19 ^e classe	19 ^e classe
20 ^e classe	20 ^e classe	20 ^e classe	20 ^e classe	20 ^e classe	20 ^e classe
21 ^e classe	21 ^e classe	21 ^e classe	21 ^e classe	21 ^e classe	21 ^e classe
22 ^e classe	22 ^e classe	22 ^e classe	22 ^e classe	22 ^e classe	22 ^e classe
23 ^e classe	23 ^e classe	23 ^e classe	23 ^e classe	23 ^e classe	23 ^e classe
24 ^e classe	24 ^e classe	24 ^e classe	24 ^e classe	24 ^e classe	24 ^e classe
25 ^e classe	25 ^e classe	25 ^e classe	25 ^e classe	25 ^e classe	25 ^e classe
26 ^e classe	26 ^e classe	26 ^e classe	26 ^e classe	26 ^e classe	26 ^e classe
27 ^e classe	27 ^e classe	27 ^e classe	27 ^e classe	27 ^e classe	27 ^e classe
28 ^e classe	28 ^e classe	28 ^e classe	28 ^e classe	28 ^e classe	28 ^e classe
29 ^e classe	29 ^e classe	29 ^e classe	29 ^e classe	29 ^e classe	29 ^e classe
30 ^e classe	30 ^e classe	30 ^e classe	30 ^e classe	30 ^e classe	30 ^e classe
31 ^e classe	31 ^e classe	31 ^e classe	31 ^e classe	31 ^e classe	31 ^e classe
32 ^e classe	32 ^e classe	32 ^e classe	32 ^e classe	32 ^e classe	32 ^e classe
33 ^e classe	33 ^e classe	33 ^e classe	33 ^e classe	33 ^e classe	33 ^e classe
34 ^e classe	34 ^e classe	34 ^e classe	34 ^e classe	34 ^e classe	34 ^e classe
35 ^e classe	35 ^e classe	35 ^e classe	35 ^e classe	35 ^e classe	35 ^e classe
36 ^e classe	36 ^e classe	36 ^e classe	36 ^e classe	36 ^e classe	36 ^e classe
37 ^e classe	37 ^e classe	37 ^e classe	37 ^e classe	37 ^e classe	37 ^e classe
38 ^e classe	38 ^e classe	38 ^e classe	38 ^e classe	38 ^e classe	38 ^e classe
39 ^e classe	39 ^e classe	39 ^e classe	39 ^e classe	39 ^e classe	39 ^e classe
40 ^e classe	40 ^e classe	40 ^e classe	40 ^e classe	40 ^e classe	40 ^e classe
41 ^e classe	41 ^e classe	41 ^e classe	41 ^e classe	41 ^e classe	41 ^e classe
42 ^e classe	42 ^e classe	42 ^e classe	42 ^e classe	42 ^e classe	42 ^e classe
43 ^e classe	43 ^e classe	43 ^e classe	43 ^e classe	43 ^e classe	43 ^e classe
44 ^e classe	44 ^e classe	44 ^e classe	44 ^e classe	44 ^e classe	44 ^e classe
45 ^e classe	45 ^e classe	45 ^e classe	45 ^e classe	45 ^e classe	45 ^e classe
46 ^e classe	46 ^e classe	46 ^e classe	46 ^e classe	46 ^e classe	46 ^e classe
47 ^e classe	47 ^e classe	47 ^e classe	47 ^e classe	47 ^e classe	47 ^e classe
48 ^e classe	48 ^e classe	48 ^e classe	48 ^e classe	48 ^e classe	48 ^e classe
49 ^e classe	49 ^e classe	49 ^e classe	49 ^e classe	49 ^e classe	49 ^e classe
50 ^e classe	50 ^e classe	50 ^e classe	50 ^e classe	50 ^e classe	50 ^e classe

Dans un prochain article nous aborderons le projet de 3ème réseau de chemin de fer qui devait relier Quimper à Fouesnant et Beg Meil, projet qui n'aura pas de suite concrète.

Jean René Canévet