

PROJET DE CHEMIN DE FER DEPARTEMENTAL 3^{ème} RESEAU

LIGNE DE QUIMPER A CONCARNEAU PAR FOUESNANT

Cette petite étude se base essentiellement sur les débats qui eurent lieu au Conseil Général du Finistère. Projet qui n'eut jamais de suite malgré les votes positifs de ce Conseil. Vous pouvez constater les âpres débats de nos parlementaires qui défendent leurs cantons respectifs. A noter également l'évolution du coût du projet avec la guerre 14/18, ainsi que ses modifications successives.

Vendredi 2 septembre 1910 : séance du conseil général :

Projet de ligne de **Quimper à Concarneau, par Fouesnant avec embranchement sur Beg-Meil.**

Le tracé soumis aux enquêtes, remontait à flanc de coteau, la vallée du Jet, passant à plusieurs kilomètres à l'est d'Ergué-Armel, desservant St-Evarzec, Pleuven, pour passer au nord de Fouesnant, gagner La Forêt-Fouesnant et la gare de Concarneau. Si on y ajoute un embranchement pour desservir Beg-Meil, la longueur de cette ligne doit être évaluée à 35 Km L'évaluation de la population desservie se répartie comme suit :

1/5 ^{ème} Quimper	19516 : 5 =	3903
1/5 ^{ème} Kerfeunteun	2769 : 5 =	554
1/5 ^{ème} Penhars	2354 : 5 =	473
½ Ergué-Armel	3523 : 2 =	1761
St-Evarzec	1550	1550
Pleuven	995	995
Fouesnant	3350	3350
La Forêt	2137	2137
1/3 Concarneau	8007 : 3 =	2669
	Total :	17392

Soit par kilomètre 497 habitants, et il n'est pas tenu compte des éléments de trafic supplémentaires procurés par le tourisme ou la villégiature dans la région qui s'étend de La Forêt à Beg-Meil.

Samedi 3 septembre 1910 : séance du conseil général :

M. Cloarec : lit le rapport dont voici quelques extraits se rapportant au 3^{ème} réseau.

Le conseil général avait chargé M. l'Ingénieur en chef de dresser un rapport des différentes lignes de chemin de fer sollicitées par les communes du Finistère.

M. Pigeaud a donné un avis qui, avec les explications fournies à la commission des travaux publics, a permis aux membres de la dite commission d'indiquer les lignes qui semblent appelées à la fois à desservir des localités importantes et à déterminer une augmentation de trafic commercial et industriel.... Suit la liste des lignes du 3^{ème} réseau à réaliser, suivant le rapport de M. Trémintin.

Nous allons maintenant examiner les lignes qui nous semblent d'une extrême urgence et votre commission a cru devoir établir une répartition aussi équitable que possible entre les 5 arrondissements du Finistère.

En voici la nomenclature :

- 1° Morlaix à La Feuillée
- 2° Plounéour-Menez à Carantec
- 3° Lannilis à Plounéour-Trez
- 4° Landerneau à Sizun
- 5° St-Renan à Porspoder
- 6° Le Faou à Braspart
- 7° Braspart à Pleyben
- 8° La Feuillée à Huelgoat et Locmaria
- 9° Briec à Laz
- 10° Pont-l'Abbé à Loctudy
- 11° Pleyben à Quimper et Briec
- 12° Quimper à Bénodet par Fouesnant soit 30km.**
- 13° Quimperlé à Scaër par Querrien
- 14° Quimperlé à Plouay
- 15° Brest au Faou

Soit ensemble 331 km

Votre commission estime que de grandes économies kilométriques pourront être réalisées sur les longueurs prévues pour l'exécution de ces diverses lignes ainsi que cela s'est déjà produit précédemment ; elle pense donc que les lignes suivantes pourront être exécutées en même temps que les 15 lignes ci-dessus et faire partie du 3^{ème} réseau.

Votre commission est d'avis de confier à M. l'Ingénieur en chef les études d'avant-projet de ces diverses lignes et de s'inspirer de l'idée qui nous a préoccupé, c'est-à-dire desservir les différentes localités traversées par ces voies ferrées avec les parcours les plus courts et les plus économiques.

Votre commission prie M. l'Ingénieur en chef de vouloir bien indiquer le trafic possible à prévoir et, au besoin, de donner son avis sur les modifications de tracé qui lui paraîtraient avantageuses.

Il appartient à la commission des finances de voir si elle peut donner suite à ces desideratas et d'étudier les moyens d'arriver à donner satisfaction au désir que nous exprimons.

La commission des travaux publics regrette de ne pouvoir comprendre dans le vote actuel quelques lignes qu'elle considère comme d'une utilité incontestable ; elle prie M. l'Ingénieur en chef de vouloir bien étudier les conditions les plus économiques dans lesquelles elles pourraient être créées ; si le conseil général croit devoir en faire état, elles feront l'objet d'une discussion à la première session ; en tout cas elle donne un principe de priorité aux lignes suivantes :

- 20° Ploudalmézeau à Landivisiau
- 21° Audierne à la pointe du Raz

La question de la construction et de l'exploitation ne peut être envisagée dans ce moment ; votre commission estime qu'il y a lieu de prier M. l'Ingénieur en chef d'étudier les conditions dans lesquelles pourront être construites et exploitées les lignes faisant parties du 3^{ème} réseau dans l'intérêt supérieur du département, soit par régie, soit par concessionnaire.

Conclusions :

Votre commission vous propose donc les conclusions suivantes :

- 1° de voter d'une façon ferme et définitive les 331km formant l'ensemble des 15 lignes susmentionnées sous les numéros de 1 à 15 ;
- 2° De décider qu'au cas où des économies de parcours seraient réalisées et des modifications partielles proposées par M. l'Ingénieur en chef, les lignes comprises au programme supplémentaire seront exécutées dans l'ordre de priorité indiqué.
- 3° De confier à M. l'Ingénieur en chef le soin de faire procéder dans les conditions les plus avantageuses à l'étude sur le terrain des lignes ci-dessus, laissant le soin à la commission des finances de vous soumettre toutes propositions utiles à cet effet ;
- 4° De prier M. l'Ingénieur en chef d'étudier les conditions dans lesquelles pourront être construites et exploitées les lignes faisant partie du 3^{ème} réseau dans l'intérêt du département.

Suite à ce rapport plusieurs conseillers interviennent ;

M. *Le Louëdec* : Je serai bref et concis, je demande que la ligne de Quimperlé au Pouldu ne soit pas portée sur la liste des lignes complémentaires s'il reste des kilomètres disponibles...L'arrondissement de Quimperlé, qui n'a pas de représentant dans la commission des travaux publics, a été lésé; ses droits ont été méconnus....On nous a promis quand le service automobile a été établi que ce n'était qu'une amorce, que c'était un acheminement vers le chemin de fer ; Le trafic du Pouldu-Quimperlé est plus considérable que celui de Pont-l'Abbé-Loctudy et de Quimper-Beg-Meil . Je demande que nous soyons inscrits sur la 1^{ère} liste.

M. *Trémintin* : Je voudrais rectifier une petite erreur : la ligne du Pouldu n'est pas la meilleure au point de vue des rendements ; c'est celle de Beg-Meil, et elle ne vient qu'ensuite.

M. *Le Louëdec* : se plaint de n'avoir pas eu le kilométrage escompté pour l'arrondissement de Quimperlé.

M. *Briens* : Notre mandat de conseiller général du Finistère nous impose, Messieurs, le devoir étroit de faire passer avant toute autre considération les intérêts de notre département...Le programme qui vous est soumis, a été établi par la commission des travaux publics, sur les impressions diverses de ses membres et sur les informations qu'ils ont pu prendre....Je demande au conseil général de décider que chaque ligne sera examinée et votée successivement... Je crois en outre, Messieurs que ce vote ne peut être définitif...En résumé, je demande au conseil général de décider

1° Que les différentes lignes du programme seront votées séparément.

2° Que toutes ces lignes seront étudiées et examinées par M. l'Ingénieur en chef qui fera son rapport au Conseil Général.

3° Qu'une fois ce rapport examiné, le conseil général votera définitivement le programme à exécuter.

En résumé, j'en appelle de la commission des travaux publics insuffisamment informée au conseil général mieux informé, nous voulons des certitudes absolues. Ce ne sera peut être que dans 6 ou 7 ans qu'on fera ces lignes, nous avons tout intérêt à attendre, à déterminer un programme précis avec les documents apportés par M. l'Ingénieur en chef et ce ne sera pas un gros retard, même pour les lignes qui doivent être les premières exécutées, que d'attendre 3 mois.

M. *Le Président* : Les études de M. l'Ingénieur en chef réclament 18 mois et 2 ans.

M. *Le Bail* : Je me joins volontiers à mon collègue Briens pour demander au conseil général de faire droit aux considérations si légitimes de la note écrite ou il a précisé sa pensée. Ses réserves sont très sages. Notre collègue Cloarec a reconnu tout à l'heure l'importance de la ligne Plozévet-Quimper et, dans son rapport, il vous propose l'ajournement de sa construction aux calendes grecques.

M. *Cloarec* : Pas moi ! La commission des travaux publics.

M. *Le Bail* : Vous avez voté 331km. Des lignes dont beaucoup présentent un intérêt contestable, presque uniquement pour desservir le nord du département.... J'ai sous les yeux un document probant, c'est la carte de M. Le Préfet ; prenons tout le triangle formé entre Douarnenez, Audierne et Pont-l'Abbé : c'est une région peuplée de 120.000 habitants ; par quoi est-elle desservie : par les lignes Quimper –Douarnenez-Audierne et Quimper –Pont-l'Abbé –Saint-Guérolé, puis Audierne à Pont-l'Abbé. Cette ligne, je ne l'ai pas demandée, je l'ai soutenue le jour ou mes collègues MM. Fenoux et Plouzan, l'ont réclamée...Je ne laisserai pas le vote être émis sans réclamer son dû pour le canton de Plogastel-Saint-Germain....Sur ses 11 communes, il y en a 10 qui n'ont point de gare. Pour aller de la commune de Plozévet qui a 4575 habitants au chef lieu de canton il y a 15 km En ligne droite à faire, 25 pour aller à Quimper : soit 3 heures de voiture si on gagne directement le chef-lieu ou ½ heure si on va prendre le train à Pont-Croix avec un changement à Douarnenez, si bien qu'en partant à 4 h. ½ on arrive à 8h. du soir à Quimper; par Pont-l'Abbé, la route est encore plus longue, pour atteindre le chemin de fer, les horaires sont incommodes....La situation de Plogastel-Saint-Germain est aussi lamentable que possible au point de vue des communications.... Les 2 routes qui la desservent passent l'une à gauche, l'autre à droite à 2 km du bourg. Cette commune n'a que 400 ou 500 habitants agglomérés, c'est vrai, mais parce qu'elle a été toujours sacrifiée, qu'elle a été condamnée à la mort il faut la relever.

M. *Chevillotte* : Mais je demanderai une compensation.

M. *Le Bail* : Le canton de Plogastel-Saint-Germain c'est l'Ouessant du sud. Plozévet est le marché le plus important du Finistère pour les petits pois et exporte à Audierne, Concarneau, Douarnenez, Lorient et même Nantes. C'est un centre de premier ordre pour la culture des primeurs.

Plouhinec compte 6500 habitants, pour la plupart cultivateurs, qui viennent au marché de Quimper apporter leurs légumes et sont obligés, vu le manque de communication, de partir dès 6 heure du soir avec leurs charrettes....Dans les projets soumis à la commission des travaux publics, perce surtout le désir de faire aboutir certaines lignes du Nord-Finistère. On se l'explique aisément, quand on songe que sur 16 membres, 5 appartiennent à l'arrondissement de Morlaix, et 7 à l'arrondissement de Brest, tandis que Chateaulin et Quimper ne comptent chacun que 2 représentants et Quimperlé aucun....Morlaix est comme le centre d'une véritable toile d'araignée, Carhaix est le pivot de 5 lignes, à Chateaneuf, à Chateaulin se croisent 2 lignes. Nous sommes, au contraire les esclaves de la pauvreté du passé...Avant le 3^{ème} réseau, 4 chefs-lieux de canton n'étaient pas desservis : Briec, Le Faou, **Fouesnant** et Plogastel-Saint-Germain...Je suis bien obligé de constater qu'après le vote, si vous adoptiez les propositions de la commission, un seul serait sacrifié, le nôtre....Si l'on compare la situation respective des arrondissements, voici les chiffres :

	<i>Superficie</i>	<i>population</i>	<i>après le 1^{er} réseau</i>	<i>après le 2^{ème} réseau</i>
Brest	141.000 Ha.	250.000 Hab.	137 km.	154 km..
Quimper	139.000 Ha.	201.000 Hab.	48 km.	97 km.
Morlaix	132.000 Ha.	140.000 Hab.	30 km	111 km

Il est inadmissible que cet état d'infériorité injustifié se prolonge indéfiniment au détriment de l'arrondissement de Quimper. Nous avons le droit de proposer des amendements. Si nous allons au vote, je demanderai de remplacer la ligne de La Feuillée-Carantec par la ligne Plozévet-Quimper, mais je demande d'abord le renvoi à une prochaine session ...

M. *Le Comte De Kersauzon* : Je veux dire un mot pour réfuter les observations présentées par M. Le Bail contre la ligne de Carantec à la Feuillée. Carantec est un centre important, grâce à la montagne qui lui expédie beaucoup de produits, tous les jours c'est sur les routes un va et vient continuel de charrettes, si on peut objecter que Taulé n'est pas une cité très commerçante, on ne pourra nier que Penzé est au centre de la vallée, une bourgade peuplée dont les foires sont très fréquentées. Guiclan est également un bourg important, on sait combien sont développés à Saint-Thégonnec l'élevage et la culture maraîchère....Je ne puis admettre que cette ligne ne rapportera rien.

M. *Le Bail* : Elle ne dessert que 243 habitants par km

M. *Cloarec* : ...Je ferai simplement constater que l'arrondissement de Quimper n'est pas négligé puisqu'il reçoit 80 km sur un total de 331 km

M. *Hémon* : Vous oubliez de dire qu'il s'agit de racheter des années d'oubli.

M. *Cloarec* : ...On a prévu 41 km pour la ligne de La Feuillée ; c'est beaucoup plus qu'il en aura en réalité ...le plat qui vous est offert n'est pas une espérance, mais une réalité ...nous sommes convaincus que vous aurez satisfaction...

M. *Briens* : Il m'est pénible de demander la suppression de certaines lignes qui m'intéressent ; je risque de déplaire et de m'attirer des inimitiés....A mon avis, la ligne de Plonéour à Carantec ne me paraît pas pouvoir donner des recettes suffisantes pour équilibrer les frais d'exploitation...Sur la ligne de La Feuillée à Carantec, il y a 8 villages ; un seul présente une petite activité, Penzé, dont le principal trafic consiste dans l'expédition d'un sable d'engrais contenant de 80 à 85% de calcaires ; cela donne 2.400 tonnes par an, chacune des communes ne pourra fournir quotidiennement que 10 voyageurs, ensemble 80, accomplissant un parcours de 15 km, soit 75 centimes par voyageur, 60 fr. par jour, au total :

3.000fr. de recettes pour les marchandises

24.000fr. de recettes pour les voyageurs

Ensemble 27.000fr

Si nous poussons même jusqu'à 30.000 fr. nous voyons que nous sommes loin du compte pour couvrir les 73.000 fr. que coûtera l'exploitation des 41 km. de voies ferrées à raison de 1.800 fr. le km.

Je n'hésite pas à empêcher le conseil général de s'engager dans une affaire déplorable.

M. *Hémon* : Très bien.

M. *Le Bail* : Une chose me manquait quand je déclarais la fameuse ligne de La Feuillée-Carantec inutile et improductive : le scalpel pour la disséquer. M. Briens qui possédait cet instrument vient de s'en servir d'une façon maîtresse...Sans vouloir nuire à la cause de Briec ni faire de tort à son distingué représentant, M. Pennarun, je constate que ce chef-lieu de canton, complètement sacrifié jusqu'à présent, reçoit satisfaction : Il a sa ligne.

M. *Hémon* : IL ne faut oublier que la ligne de Briec n'est pas seulement destinée à donner satisfaction à un intérêt communal ; ce qui en fait l'importance, c'est que, par-dessus Briec, elle met Quimper en relation avec la partie centrale du département.

M. *Le Bail* : Je ne compare pas, je crois que notre ligne devait venir avant la ligne de Briec....

M. *Cloarec* : ...Je crois qu'il y aura de grandes réductions, peut-être 25 km d'économie, et c'est avec cela que nous pourrons faire la ligne de Plozévet.

La commission des travaux publics s'est efforcée de faire une répartition équitable entre tous les arrondissements. Quimper a sa part avec 74 km....

M. *Briens* : Je ne doute pas que dans chaque arrondissement il y ait de nos collègues qui pensent sur d'autres lignes ce que je pense de la ligne La Feuillée-Carantec.

J'ai le profond regret de demander la suppression de cette ligne ; cela m'attirera des désagréments ; moi-même je séjourne dans la région une partie de l'année, puisque ma famille et moi y habitons trois mois ; mais mon devoir est de crier casse-cou.

M. *Maissin* : L'attention de la commission des travaux publics a été appelée sur le danger de la mise aux voix, ligne par ligne, et par 10 voix contre 2 elle m'a chargé de vous demander le vote en bloc de toutes les lignes comprises dans le rapport de M. Cloarec. J'y ajoute les considérations suivantes : votre commission des travaux publics a examiné séparément toutes les lignes qui ont été inscrites au dossier qui lui a été soumis et elle a procédé à la constitution du programme en attribuant à chaque arrondissement, successivement, la ligne qui lui a paru la plus utile pour cet arrondissement et ainsi de suite, jusqu'au total du nombre de km qu'il était possible de construire, soit 331 km....Mais des économies de longueur pourraient être réalisées après études, elle a établi un programme subsidiaire...Le réseau constitué aboutit aux grands centres de population tels que de Braspart à Brest, à Morlaix et à Quimper, enfin la ligne de Brest à Carhaix, par Huelgoat et Locmaria... Un ensemble homogène, n'autorisant que quelques rectifications de détail.

Elle ne pouvait donc vous proposer des lignes détachées, elle a décidé de vous demander de mettre aux voix le bloc compris au rapport de M. Cloarec et dans toutes les conditions énumérées par ce rapport.

Le vote ligne par ligne n'est pas applicable au vote d'un programme de chemin de fer...

M. *Hémon* : Il est édifiant d'entendre ce langage et de comparer avec ce que vient de dire M. Briens.

M. *Le Bail* : M. Maissin a agrémenté de quelques fusées les considérations qu'il a exposées tout à l'heure, je ne vais pas à l'adoration du bloc qu'il nous propose ... Vous nous proposez des projets titubants à coté d'autres sérieux et utiles ; ils ressemblent à cet homme ivre qui marche droit entre 2 gendarmes, mais qui se casserait le nez s'il était laissé à ses propres moyens.

M. *Le Président* : Conformément à l'article 22 de notre règlement, je vais prononcer la clôture de la discussion.

Les motions d'ajournement ou de priorité et les amendements sont soumis au vote avant la question principale

S'il y a plusieurs amendements, ceux qui s'éloignent le plus du projet en délibération sont mis aux voix les premiers

Dans les questions complexes la division est de droit si elle est demandée.

M. *Le Bail* : Je demande l'ajournement à une prochaine session.

M. *Chevillotte* : Je suis d'avis de renvoyer la discussion à un mois pour complément d'études. J'estime qu'il faudra que le rapport de M. Cloarec soit imprimé pour éclairer chaque conseiller sur la question qui est très importante et qu'il sera bon d'y joindre une carte. Nous ne pouvons pas voter en aveugles.

M. *Hémon* : Nous ne pouvons être à la merci de la commission des travaux publics.

M. *Maissin* : On demande le renvoi pour complément d'études...les seules études qui pourraient modifier le programme du 3^{ème} réseau, ce sont les études sur place, sur le terrain ; pour celles-là il faudrait au moins 1 an.

M. *Le Président* : 2 ans environ.

M. *Maissin* : Je repousse l'ajournement à 2 ans.

M. *Chevillotte* : Je dépose la proposition suivante :

<< Le conseiller général soussigné, demande : que le rapport de la commission des travaux publics sur la construction du 3^{ème} réseau des chemins de fer départementaux soit imprimé et distribué, qu'une carte, indiquant les nouveaux chemins de fer proposés, soit jointe au rapport.

Que le conseil général s'ajourne au 26 de ce mois pour discuter les conclusions du dit rapport>>.

M. *Le Bail* : Voici le texte de la motion que je demande au conseil de voter et qui a droit de priorité :

<< Le conseil général prie M. Le Préfet de faire procéder à une étude en vue de permettre au conseil général de procéder au classement des projets en présence et de lui faire rapport à une session extraordinaire qui aurait lieu à une date aussi rapprochée que possible.>>

M. *Masson* : Je me rallie volontiers à la proposition de M. Chevillotte, à part la commission des travaux publics personne n'est renseignée dans cette assemblée ...chaque arrondissement jongle avec les kilomètres qui lui sont attribués et au bout des chemins de fer il y a les millions à payer.

M. *Trémintin* ; Nous nous trouvons en présence de propositions très diverses : celle de M. Chevillotte et celle de M. Briens qui tend à considérer les travaux de la commission des travaux publics comme lettre morte... La motion de M. Briens qui se confond avec celle de M. Le Bail est une motion d'enterrement ; la proposition de M. Chevillotte est tout autre..

M. *Hémon* : De toute façon, M. l'Ingénieur en chef devra compléter le dossier par un nouveau rapport.

M. *Trémintin* : Je me rallie à la proposition de M. Chevillotte parce qu'elle est sage, raisonnable et qu'elle permettra à l'assemblée de décider en toute connaissance de cause. Je crois qu'il est inutile de nous convoquer pour une session extraordinaire ; nous pouvons ajourner à 10 jours ou 3 semaines.

M. *Briens* : Il est nécessaire que M. L'Ingénieur en chef complète les renseignements qui nous seront fournis par la commission des travaux publics. Je suis prêt à accepter votre programme dans son ensemble, mais à la condition que ce ne soit pas un vote définitif et que cela ne nous liera en rien pour l'avenir tant que nous ne serons pas fixés sur la valeur économique des différentes lignes qui nous sont soumises.

M. *Le Bail* : M. Briens vient de donner le mot de la situation. M. l'Ingénieur en chef a déclaré que pour examiner le coté technique à fond, il faudrait 2 ans, mais nous avons intérêt à savoir ce que valent comme rendement les lignes qui nous sont proposées...

M. *Chevillotte* : Je crois que dans 3 semaines nous serons à même de nous prononcer.

M. *Lostis* : Je suis chargé par un certain nombre de mes collègues de m'opposer, en leur nom et au mien, à la disjonction, non pas parce que nous voudrions faire passer les lignes inutiles avant les lignes utiles, mais parce que nous estimons qu'il y a nécessité de voter le projet d'ensemble, il forme un tout, dont-on ne doit rien détacher. Nous devons voter le rapport de M. Cloarec et si au mois d'avril, M. l'Ingénieur en chef nous expose, dans son rapport, qu'il y a des lignes qui doivent être improductives, à ce moment là nous les retrancherons du tracé du réseau.

M. *Le Président* : Vous demandez l'étude de toutes ces lignes et leur classement par le conseil général, selon le rendement indiqué par l'ingénieur en chef.

M. *Briens* : Les conclusions du rapport ne nous donne aucune satisfaction....Je demande à ce que nous votions par division sur chaque ligne.

M. *Goude* : Je suis l'un des signataires de la motion que vient de déposer M. Lostis, j'estime que nous devons voter les lignes en bloc, mais devant l'insistance de nos collègues

MM. Le Bail et Chevillotte, qui estiment le conseil insuffisamment éclairé, j'estime que le rapport de M. Cloarec doit être imprimé afin que chacun de nous puisse l'étudier à loisir, que nous devons enfin remettre la suite de notre discussion à une date ultérieure, de telle sorte que nous puissions être saisis de l'avis consultatif de M. l'Ingénieur en chef sur le projet de la commission.

M. *Le Comte De Guébriant* : Je me rallie à la proposition de M. Chevillotte qui comprendra évidemment outre les rapports de MM. Trémintin et Cloarec, un rapport de M. l'Ingénieur en chef sur ces lignes.

M. *Danguy Des Déserts* : Je suis l'un des signataires de la motion déposée par M. Lostis mais je voterai la proposition de M. Chevillotte.

M. *Le Président* : La proposition de M. Le Bail a la priorité. Je la mets aux voix par scrutin public :

Votants	35
Pour	9
Contre	26

La proposition est repoussée

Ont voté **pour** : MM. Le Bail, Louppe, Damey, Fortin, Briens, Le comte de Guébriand, Plouzané, Hémon, Le Meur.

Ont voté **contre** : MM. Lostis, Moulin, Rodallec, Quéinnec, Fégean, David, Tirilly, Le comte de Kersauzon, Tanguy, Dubuisson, Lareur, De Brémond d'Ars, Le Louëdec, Jaouen, Cloarec, Lucas, Danguy Des Déserts, Pennarun, Trémintin, Berthéléme, Maissin, Fenoux, Guillemot, Guyonvarc'h, Masson, Goude.

M. *Le Président* : Je vais mettre aux voix la proposition de M. Chevillotte,

M. *Hémon* : Il est bien entendu qu'outre les deux rapports on publiera toutes les autres pièces utiles.

M. *Le Comte De Guébriant* : En s'ajournant à 1 mois, nous décidons de tenir une session extraordinaire. Il vaudrait mieux 15 jours ou 3 semaines.

La première partie de la motion de M. Chevillotte est adoptée à l'unanimité des 26 votants, la seconde partie fixant la date au 26 septembre est adoptée par 24 voix contre 2 et l'ensemble est adopté.

Le conseil renvoie la suite de la discussion au lundi 26 septembre à 2 h ½

La séance est levée à 1 h ¼

Le secrétaire

Pierre Trémintin

pour le président

le vice-président faisant fonction :

Louppe

Lundi 26 septembre 1910 : séance du conseil général :

Les débats commencent par la ligne Quimper Plozévet, ainsi que des amendements qui seront soumis au conseil général pour les autres lignes, parmi ceux-ci la ligne **Quimper-Fouesnant**

Mardi 27 septembre 1910 : séance du conseil général :

Amendements au projet d'établissement d'un 3^{ème} réseau de chemins de fer d'intérêt départemental

Dans la nomenclature des lignes déclarées d'extrême urgence, au lieu de :

Quimper à Bénodet par Fouesnant, mettre :

Quimper à Concarneau par Fouesnant, avec embranchements sur Beg-Meil et Bénodet (amendement déposé par MM. Hémon et Lucas).

Le conseil général estime qu'il y a lieu de prier M. l'Ingénieur en chef d'étudier les conditions dans lesquelles pourront être construites et exploitées les lignes faisant partie du 3^{ème} réseau dans l'intérêt du personnel des chemins de fer et du département, soit par régie soit par concessionnaire (amendement déposé par MM. Goude et Masson)

Le conseil général, préoccupé de l'élévation du prix du premier établissement de la ligne Brest-Le Faou ; ajourne l'examen de cette question, jusqu'à de plus amples études (amendement déposé par M. De Blois).

La séance suspendue à 3 h 50 est reprise à 4 h 40.

M. Cloarec lit le rapport suivant dont voici les principaux extraits :

Le conseil général a remis au **26 septembre 1910**, la suite de la discussion du 3^{ème} réseau des chemins de fer départementaux et a ordonné l'impression des rapports de MM. Trémintin et Cloarec qui avaient été chargés par la commission des travaux publics d'indiquer le programme des lignes à exécuter.

M. l'Ingénieur en chef Pigeaud a, dans un avis très fortement motivé, formulé quelques critiques qui provenaient d'erreurs matérielles et de renseignements insuffisants, et indiqué notamment des différences de longueurs kilométriques portées par la commission ; Il donne une appréciation, un peu vive, sur des projets d'après lui aventureux, qui cependant paraissaient à leurs promoteurs devoir être très avantageux pour le département.

Notamment la ligne La Feuillée-Carantec....

Une des objections, qui impressionna est certainement celle qui déclare que le chemin de fer ne doit pas être créé pour les pays pauvres et peu fortunés, ces régions ne devant pas donner de trafic ; cette observation qui peut avoir sa valeur dans certains départements, ne peut s'appliquer au Finistère composé d'une population active et laborieuse, dont l'esprit est ouvert à tous les progrès et qui a démontré, notamment dans les années qui viennent de s'écouler, sa vitalité peu commune. Puisque les voies ferrées sont destinées à favoriser le commerce et l'industrie, pourquoi en priver les petites communes qui attendent avec impatience cet instrument de progrès pour se développer ? Enfin, n'est-il pas injuste de faire contribuer à l'augmentation de dépenses les populations déshéritées à plus de richesse pour les communes déjà prospères ? N'est-il pas naturel de leur donner les moyens de s'enrichir à leur tour ?

Il est incontestable que tous les chemins de fer du Finistère sont destinés à couvrir non seulement leurs frais, mais encore à réaliser des bénéfices ; cependant, comme il est impossible de desservir immédiatement toutes les communes, il y a lieu de tenir compte dans une très large mesure des observations de M. l'Ingénieur en chef, tout en indiquant le désir formel du conseil général de donner satisfaction à tous les habitants pour leur permettre de donner un libre cours à leur esprit d'initiative.

Ceci dit, il résulte des indications fournies par l'administration que la délibération du conseil général doit porter sur un plan complet ; par suite, il n'est plus utile de faire une division entre les lignes indiquées aux 2 rapports précités de MM. Trémintin et Cloarec.

Conformément aux conclusions de M. l'Ingénieur en chef, il y a lieu de distraire du projet la ligne Brest-port de commerce....

Avant d'indiquer les lignes que la commission des travaux publics propose à l'approbation du conseil général, il me semble naturel de faire quelques observations sur celles qui ont fait l'objet de discussion de la part de l'administration.

- Ligne de Briec à Pleyben et Briec à Laz....
- Ligne de Plouescat au port
- **Ligne Quimper-Concarneau**

La commission a cru devoir substituer la ligne **Quimper –Fouesnant-Concarneau** à celle **Quimper-Fouesnant-Bénodet**, sur la demande formelle de la chambre de commerce de Quimper

Ces faits exposés, votre commission vous propose les conclusions suivantes :

1° Le conseil général disjoint la question du raccordement au port de commerce de Brest et prie l'administration de vouloir bien solutionner cette question le plus rapidement possible.

2° Le conseil général vote d'une façon ferme et définitive les 356 km formant l'ensemble des 15 lignes ci-dessous mentionnées conformément aux observations ci-dessus ;

1° Morlaix à la Feuillée avec embranchement sur Guerlesquin, par Plourin

2° Morlaix à Plouvorn

3° Lannilis à Plounéour-Trez par ou près Plougerneau-Guissény

4° Landerneau à Sizun

5° Saint-Renan à Porspoder

6° Le Faou à Braspart

7° Braspart à Pleyben

8° La Feuillée à Huelgoat et Locmaria

9° Briec à Laz

10° Quimper à Briec et Pleyben

11° Pont-l'Abbé à Loctudy

12° Quimper à Concarneau, par Fouesnant, pour 30 km

13° QuimperAudiernne par Plogastel-St-Germain, embranchement Plouhinec-Audiernne

14° Quimperlé à Scaër, par Arzano, Locunolé et Querrien

15° Le Faou à Brest , par Daoulas , Plougastel, Guipavas et Gouesnou ouGuipavas-Brest, ou Plougastel-Le Relecq-Kerhuon ou Guipavas-Brest, avec passage sur l'Elorn, sur bac
Soit au total : 356 km

3° Le conseil général prie M. l'Ingénieur en chef de vouloir bien faire procéder à l'établissement des projets définitifs de ces lignes et de les soumettre à l'approbation du conseil général à l'une de ses prochaines sessions ;

4° Il prie également de préparer pour cette même date, les projets de conventions en indiquant dans quelles conditions elles pourront être concédées et à quels réseaux elles devront être rattachées, soit par régie soit par concession.

Votre commission dans son travail qu'elle estime avoir fait avec justice et impartialité, n'a pas cru devoir porter des lignes en éventualité afin de ne pas donner d'espairs, peut-être chimériques, mais elle estime que dans un temps plus ou moins éloigné surtout si une modification de la loi de **1880** intervient ne limitant plus la subvention de l'état, il y aura lieu d'étudier des améliorations sensibles à apporter au réseau départemental soit par des embranchements, raccordements ou prolongements. A cet effet, on étudierait ultérieurement dans ce cas, les lignes suivantes :

1° Plouvorn à Roscoff par Saint-Pol ou Plougoulm

2° Raccordement de Locquirec à Lanmeur

3° Ploudalmézeau à Plounéour-Ménez par Lannilis, Lesneven, Landivisiau.

- 4° Ploudalmézeau à Landerneau par Plabennec.
- 5° Penzé-Carantec.
- 6° Douarnenez au Faou, par Plomodiern, avec embranchement de Plonévez-porzay à Chateaulin
- 7° Chateauneuf à Gourin.
- 8° Audierne à La Pointe Du Raz
- 9° **Fouesnant à Beg-Meil et Bénodet.**
- 10° Quimperlé au Pouldu.
- 11° Loctudy à Plobannalec.
- 12° Daoulas à Sizun.
- 13° Sizun –Le Faou.
- 14° Rosporden à Pon-Aven ;
- 15° Carhaix à Loqueffret ;
- 16° Bannalec à Pont-Aven.

A la suite de ce rapport la discussion s'engage et les différents intervenants justifient leurs positions ; M.Le Louëdec pour Quimperlé-Le Pouldu ; MM.Trémintin, Le Comte De Blois, Chevillotte, Maissin pour Le Faou-Brest et la traversée de l'Elorn.

M. *Hémon* : Je prends la parole non pas pour m'opposer à ce que le conseil général adopte la proposition de la commission des travaux publics de classer, en extrême urgence, la ligne **Quimper-Fouesnant-Concarneau** . J'ai été le premier en **1905** à la proposer : c'est un tracé qui s'impose ; le premier examen de la carte suffit à le démontrer, les relations n'existent pas entre Concarneau et Quimper. Le triangle formé par la ligne, en remontant à Rosporden, allonge le trajet d'un tiers. La simplification proposée, va développer exceptionnellement le trafic de cette région. Mais le conseil général me permettra de regretter que la commission des travaux publics n'ait pas cru devoir adopter l'ensemble de mon amendement en maintenant la ligne **Fouesnant-Beg-Meil-Bénodet**. Il résulte de ce projet tronqué, que la commission des travaux publics ajourne, une fois de plus, les espérances du canton de Fouesnant. La moitié du canton va demeurer sacrifié. Il a cependant des besoins plus que les autres. C'est un canton agricole et maritime, sa richesse naturelle est proverbiale : la beauté de ses sites est universellement renommée ; des milliers et des milliers de voyageurs le sillonnent en automobiles. Il lui était dû quelque chose de plus que ce qu'on lui accorde. Il était dû aussi quelques chose à la ville de Quimper ; c'est un rappel des lignes dont elle n'a pas été dotée antérieurement. M. l'Ingénieur en chef, dans son rapport, établit que les chemins de fer doivent rayonner autour des centres principaux : c'est de là que découle le progrès matériel. Cela est si vrai que la méthode a été suivie pour Brest et Morlaix. Depuis 10 ans pas un rail départemental n'a abouti à Quimper, il a été oublié ; je crois qu'il n'était pas ambitieux de demander 12 km de plus. Vous les lui refusez. Il faudra que Quimper et Fouesnant attendent et cependant l'intérêt était commun dans cette circonstance pour le département et pour la région desservie: la ligne aurait été utile et productive.

Le maximum des subsides de l'état que l'on atteint, n'est pas un obstacle : les 10 ou 12 km de plus n'auraient guère coûté au département puisque entre **Fouesnant, Bénodet et Beg-Meil** subsiste le service des automobiles ; si la ligne de chemin de fer avait été votée, ce service et la subvention qui l'alimente seraient supprimés.

En toute équité, ce serait un bon calcul des intérêts départementaux de construire la ligne **Beg-Meil-Bénodet**. Je conclus dans ce sens sans me faire de grandes illusions, mais j'ai conscience de servir non seulement les intérêts locaux, mais aussi, et surtout, les intérêts départementaux.

M. *Cloarec* : La construction de la ligne **Beg-Meil-Bénodet** est une éventualité certaine. M. Hémon se plaint du sort qui est fait à l'arrondissement de Quimper. Il reçoit 99 km de rails sur un total de 356 que compte le 3^{ème} réseau.

M. *Hémon* : Vous oubliez les répartitions antérieures.

M. *Cloarec* : Briec, Concarneau, Audierne, Plogastel, reçoivent satisfaction. Morlaix n'est pas plus que Quimper à l'heure actuelle, la tête d'un réseau départemental. C'est seulement l'année prochaine que l'exploitation commencera.

M. *Le Président* : Je mets aux voix l'amendement de M. Hémon

L'amendement est repoussé par 12 voix contre 6.

Les interventions de MM ; Masson, Chevillotte , Maissin, Goude, Lostis, Briens et du Président , concernent la traversée de l'Elorn.

Puis les conclusions du rapport de M. Cloarec sont soumises au vote et adoptées.

La création de la ligne **Quimper-Concarneau par Fouesnant** est décidée. Le conseil général vote aussi le principe d'un emprunt amortissable sur 60 ans au taux de 3,5%

En janvier **1911** le Préfet prend un arrêté pour la réalisation des études nécessaires au projet en autorisant les agents de service des ponts et chaussées, ainsi que les opérateurs, à pénétrer dans toutes les propriétés privées, en vue des études de la liaison du 3^{ème} réseau **Concarneau, Fouesnant, Quimper**.

En **1912** les enquêtes d'utilité publique et enquêtes en vue de l'utilisation des traverses, reçoivent un avis favorable de la commission d'enquête.

Lors de la session d'août **1912** le conseil général adopte le tracé définitif, présenté dans les avant-projets.

Lors de la session du **21 janvier 1913**, l'exploitation du 3^{ème} réseau est confiée aux concessionnaires des 1^{er} et 2^{ème} réseau, suivant l'attribution de la séance du **30 octobre 1912** et la construction serait réalisée par le département. Il est à noter que la compagnie d'Orléans est l'un des concessionnaires et que Monsieur Bénac en est l'un des principaux responsables et est propriétaire à Beg-Meil

La subvention de l'état pour la réalisation de ce 3^{ème} réseau serait de 478 000frs, la ligne **Quimper-Concarneau** fait partie des lignes subventionnées.

A la session du **29 août 1913** la décision est prise pour la construction des 13 lignes subventionnées par l'état, dont la ligne **Quimper-Concarneau par Fouesnant**, et soumis aux ministères concernés pour l'exécution du projet et la promulgation de la loi.

A la déclaration de la guerre le projet était en examen à l'administration supérieur et soumis aux Ministres des travaux publics, des finances, ainsi qu'au conseil d'état, en vue de la promulgation d'une loi autorisant la réalisation des travaux.

La session du **16 septembre 1914** du conseil général émet le vœu, de la continuité de l'instruction du projet.

Le **23 avril 1915**, le Ministre des travaux publics attendait, pour saisir le conseil d'état, l'avis du Ministre des Finances, Monsieur Ribot. La réponse intervint peu de temps après. En voici les principaux extraits: "*Les difficultés financières qui résultent de la guerre, font qu'il n'est pas opportun d'examiner cette affaire...les conditions d'emprunts vont se trouver modifiées et le taux d'intérêt augmenté...Le département du Finistère devra supporter les augmentations de charges...La liquidation des frais de guerre grèvera le budget de l'état et la plus stricte économie sera nécessaire...Que le département et la société demanderesse en concession sont disposées à donner suite au projet et qu'elles sont en état de trouver les fonds nécessaires*".

Le **14 septembre 1915**, le Conseil Général fait part au Ministre, qu'il y avait lieu de différer la procédure, suite à l'état de guerre.

La séance du Conseil Général **d'avril 1919** consacre au 3^{ème} réseau de chemin de fer un chapitre important, relatif aux conditions financières

Il constate:

-Depuis l'augmentation de la main d'œuvre et des matières premières, la prévision des dépenses est multipliée par trois.

-l'augmentation du prix de l'argent de 40%

-La répercussion des conditions économiques sur les conditions d'exploitation des réseaux, rendent caduques, les conventions d'exploitations signées avec les concessionnaires

-l'expiration des concessions des 1^{er} et 2^{ème} réseau, se terminent en **1923**.

Le coût actuel est de 62 millions au lieu de 19,75 millions avant guerre, pour les lignes subventionnées. Le taux des emprunts qui était de 3,75% en **1914** est de 6% actuellement. La charge totale serait supérieure de 4,5 fois le montant d'avant-guerre. Au-delà de la subvention de 47 millions de l'état, le montant des travaux serait à la charge du département, ce qui amènerait une charge annuelle supérieure de 7 fois par rapport à l'estimation d'avant-guerre.

Dans le domaine technique, dans le but d'une harmonisation du matériel, il convient d'augmenter la dimension des rails passant du poids de 18kg à 22/25kg, permettant une augmentation de la vitesse et d'avoir un matériel de traction plus puissant et un ralentissement moindre dans les montées. Il serait aussi nécessaire l'emploi pour le transport des voyageurs de voitures à boggies avec double suspension, ainsi qu'une augmentation du matériel roulant, principalement de wagons de marchandises.

La circulaire du Ministre des travaux publics, en date des **27 février et 1^{er} mars 1919**, destiné au Préfet, précise que le nouveau projet de budget est 62 millions, dans lequel la subvention de l'état serait de 47 millions. Les lignes du 3^{ème} réseau seront rattachées pour les 4/5^{ème} au premier réseau (compagnie d'Orléans).

Les conclusions de cette séance consacrée au 3^{ème} réseau, est que le conseil Général doit se prononcer sur les conditions financières, dans le cas d'une réalisation partielle ou totale de ce réseau, et de définir aussi le mode d'exploitation.

Dans ce nouveau projet, la ligne **Quimper-Concarneau par Fouesnant**, d'une longueur de 25,605km, bénéficie d'une subvention d'état comprise dans les 47 millions alloués à l'ensemble de l'opération. Le budget prévisionnel d'avant-guerre était de 1 808 460frs, et la nouvelle évaluation est de 4 886 000frs

Session **d'août 1919**: Le conseil général souhaite l'acquisition de matériel de chemin de fer pour le 3^{ème} réseau, à acquérir auprès du ministère de l'intérieur et provenant de la liquidation des stocks de l'armée.

Lors de la session de **mai 1921** du conseil général, concernant le mode d'exploitation de ce 3^{ème} réseau, M. Bénac s'oppose à la gestion en régie des chemins de fer locaux, en tant que rapporteur de la commission des finances et administrateur de la compagnie d'Orléans.

Dans sa séance de **mai 1925**, le conseil général demande l'ajournement de la ligne **Quimper, Bénodet et Beg-Meil**, vu la situation financière du département et la hausse constante du prix des travaux, en donnant la priorité aux lignes Morlaix-Quimper et Quimperlé-Le Pouldu

25 novembre 1925 : séance du conseil municipal de Fouesnant :

Voici l'exposé et le vœu émis par le conseil municipal de Fouesnant :

« *Le conseil municipal de Quimper du 3 août 1925 demande au conseil général que soit établie sans retard la ligne de chemin de fer de **Quimper à Bénodet et Beg-Meil**, considérant que les cantons de Fouesnant et Briec soient les seuls pas encore desservis par le chemin de fer. Considérant que Bénodet, Fouesnant, Beg-Meil, Le Cap Coz, la Forêt Fouesnant et Kerleven attirent une grande affluence de baigneurs pendant la belle saison, chaque année un accroissement des touristes, voyageurs et excursionnistes.*

Considérant que les dites localités n'attendent qu'un moyen pratique de transport, pour donner la mesure de leur plein développement.

Que les voitures autobus, assurant le transport en commun, ne répondent qu'à une faible partie des desideratas de la population. En ce sens que le transport des personnes, seul reste plus ou moins péniblement assuré, alors que le trafic commercial, ainsi que le transport des produits agricoles soit aux gares de Quimper, de Rosporden ou de la Boissière, doit-être assuré par tout autre moyen de locomotion

Emet le vœu que le conseil général réalise dans le plus bref délai, la construction d'un chemin de fer départemental de Quimper à Concarneau par Bénodet et Fouesnant ou tout autre itinéraire à étudier.

Invite instamment M. Bénac Conseiller Général de Fouesnant à saisir toutes occasions utiles pour intervenir énergiquement au sein de l'assemblée départementale en accord avec ses collègues, M. Le Hars et Bouilloux-Lafont, en vue de la réalisation de ce vœu »

Ce projet a favorisé une initiative de Monsieur Bénac, puisqu'il fait construire une maison destinée, à servir de gare, à proximité du château d'eau de Kerourgué. Le projet n'ayant pas eu de suite, la maison fut revendue.

Cette ligne ne sera jamais réalisée

JeanRené CANEVET

