

www.e-rara.ch

Les chemins de fer de la Bretagne

Kérigant, G. de

Paris, 1878

ETH-Bibliothek Zürich

Shelf Mark: Rar 17035

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-79633>

www.e-rara.ch

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien - von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material - from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes - des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

Nutzungsbedingungen Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

Terms of Use This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

Conditions d'utilisation Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

Condizioni di utilizzo Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]

31335

Kérigant.

Ch. de fer de la Bretagne.



31235

Rar. 17035

Geschenk

aus dem Nachlasse von

August Waldner.



01335

Receptionssamp. L. Dubouche

LES CHEMINS DE FER

DE

LA BRETAGNE

PAR

M. G. DE KÉRIGANT

ANCIEN MEMBRE DU CONSEIL GÉNÉRAL DES COTES-DU-NORD



PARIS

IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE CENTRALES DES CHEMINS DE FER

A. CHAIX & C^{ie}

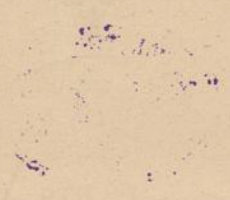
RUE BERGÈRE, 20, PRÈS DU BOULEVARD MONTMARTRE

1878

[Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side]

[Faint, illegible text]

[Faint, illegible text]



[Faint, illegible text]

[Faint, illegible text]

LES CHEMINS DE FER
DE
LA BRETAGNE

PAR

M. G. DE KÉRIGANT

ANCIEN MEMBRE DU CONSEIL GÉNÉRAL DES COTES-DU-NORD



IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE CENTRALES DES CHEMINS DE FER

A. CHAIX & C^{ie}

RUE BERGÈRE, 20, PRÈS DU BOULEVARD MONTMARTRE

1878

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY
ASTOR LENOX TILDEN FOUNDATION
455 N. 5TH ST. N.Y.C.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

LES CHEMINS DE FER DE LA BRETAGNE

SOMMAIRE :

- I. — Le réseau actuel de la Bretagne. — Sa création tardive.
Son insuffisance. — Défaut capital que présente le tracé des lignes principales.
- II. — Les nouvelles lignes bretonnes comprises dans le projet de loi du 4 juin 1878. — Elles corrigent en partie les défauts des concessions précédentes.
- III. — Ligne complémentaire dont la création serait désirable dans l'intérêt de la Bretagne.

I

On sait que dans les séances des 4 juin et 4 novembre 1878, M. le Ministre des Travaux publics a déposé sur le bureau de la Chambre des députés un projet de loi relatif à l'exécution de 162 nouvelles lignes de chemins de fer, formant ensemble une étendue d'environ 6,500 ki-

lomètres, et destinées, dans la pensée du Gouvernement, à compléter, pour une longue suite d'années, le réseau d'intérêt général de la France.

Au moment où les pouvoirs publics se préoccupent ainsi d'imprimer un nouvel élan à la construction des chemins de fer, il ne sera pas, croyons-nous, sans intérêt pour les habitants de la Bretagne de jeter un coup d'œil sur la situation actuelle de cette contrée au point de vue des voies ferrées, et d'envisager l'avenir que lui réserve le projet de loi dont nous venons de parler.

Ce n'est qu'en 1855, alors que *soixante-neuf* autres départements étaient déjà dotés de concessions plus ou moins importantes, que le gouvernement impérial songea à faire participer les cinq départements bretons aux bienfaits du nouveau mode de viabilité. Le réseau de la Bretagne, tel qu'il a été constitué par les différents actes législatifs qui se sont produits depuis cette époque, comprend une étendue de *quinze cent quatre-vingt-neuf kilomètres*, savoir :

Concession de 1855.	—	Nantes à Saint-Nazaire	Kil. 64
—	—	Rennes à Brest	249
—	—	Rennes à Redon	70
—	—	Rennes à Saint-Malo	81
—	—	Savenay à Châteaulin	245
—	—	Auray à Pontivy	51
—	1857.	— Nantes à Clisson	25
—	1863.	— Saint-Brieuc à Pontivy	72
—	—	Châteaulin à Landerneau	53
—	1865.	— Vitré à Fougères	36
—	868.	— Pontorson à Lamballe	82
—	—	Nantes à Châteaubriand	62
		<i>A reporter</i>	<u>1,090</u>

		<i>Report.</i>	1,090
Concession de 1869.	—	Fougères à Moidrey	45
—	1870.	— Saint-Nazaire au Croisic.	27
—	—	— Embranchement de Guérande	6
—	1872.	— Nantes à Machecoul	42
—	—	— Sainte-Pazanne à Paimbœuf.	31
—	—	— Saint-Hilaire à Pornic.	25
—	1875.	— Plouaret à Lannion (1).	16
—	—	— Châteaubriand à Redon (1)	44
—	—	— Questembert à Ploërmel (1).	33
—	—	— Saint-Nazaire à Châteaubriand(2)	91
—	1878.	— Châteaubriant à Rennes (1).	61
—	—	— Vitré à Martigné (1)	36
—	—	— Ploërmel à Caulnes (1).	42
		Total.	Kil. 1,589

Si l'on établit le rapport de la longueur kilométrique de ce réseau avec la superficie et la population des cinq départements qu'il traverse, on obtient les résultats suivants :

1^o Rapport avec la superficie.

Loire-Inférieure	7	kil. 108	m. par myriamètre carré.
Ille-et-Vilaine.	4	978	— — —
Côtes-du-Nord.	3	595	— — —
Finistère	3	238	— — —
Morbihan.	3	209	— — —

La moyenne pour les 86 départements de la France est de 6 kilomètres 422 mètres par myriamètre carré.

(1) Ligne décrétée et non concédée.

(2) Ligne à l'étude.

2° Rapport avec la population.

Loire-Inférieure.	7 kil. 972	par 10,000	habitants.		
Ille-et-Vilaine	5	555	—	—	
Morbihan.	4	306	—	—	
Côtes-du-Nord.	3	923	—	—	
Finistère	3	267	—	—	

La moyenne pour les 86 départements est de 9 kil. 110 m. par 10,000 habitants. Les départements bretons, à l'exception de celui de la Loire-Inférieure, occupent donc, parmi les autres contrées de la France, un rang très-inférieur.

Eu égard à la superficie comparée à l'étendue des voies ferrées,

Le département de la Loire-Inférieure est le 31°	
— d'Ille-et-Vilaine.	57°
— des Côtes-du-Nord	74°
— du Finistère.	77°
— du Morbihan	78°

Sous le rapport de la population comparée à la longueur kilométrique,

Le département de la Loire-Inférieure est le 61°	
— d'Ille-et-Vilaine	77°
— du Morbihan	82°
— des Côtes-du-Nord	83°
— du Finistère.	85°

Si la création des chemins de fer en Bretagne a été, comme on vient de le voir, tardive et insuffisante, le système qui a présidé à leur établissement est loin d'avoir été bien conçu (*voir la carte ci-jointe*).

Ce réseau, construit précipitamment et sous l'influence

presque exclusive des villes du littoral, ne donne que très-imparfaitement satisfaction aux intérêts du pays ; on peut même dire que la détermination vicieuse de son tracé a aggravé le mal dont nous souffrons depuis près d'un siècle, depuis le déplacement de tous les centres d'action. Un court exposé de notre position et de la question suffira, croyons-nous, pour le démontrer.

La presqu'île armoricaine a environ soixante-dix lieues de longueur sur quarante de largeur. Baignée au sud et à l'ouest par l'Océan, au nord par la Manche, elle est traversée par une chaîne de montagnes qui forment un vaste plateau central et la partagent en deux parties distinctes, le bassin de l'Océan et le bassin de la Manche.

Ses rivières, nombreuses mais non navigables, prennent leur source dans ces montagnes ; les unes vont tomber dans la Manche ; les autres dans l'Océan, par des vallées qui, semblables aux branches d'une fougère, se détachent de la tige centrale, et deviennent de plus en plus profondes à mesure qu'on approche de la mer.

Le sol de la Bretagne, généralement granitique ou schisteux, est couvert de bois et sillonné par une multitude de petits cours d'eau qui y entretiennent une fraîcheur perpétuelle. Son climat, à cause du voisinage de la mer, est tempéré et on y a peu de mauvaises récoltes. Ses produits sont variés, mais surtout agricoles.

L'Angleterre était autrefois, comme elle l'est encore aujourd'hui, le grand débouché de la presqu'île qui lui a fourni, de tout temps, des légumes, des œufs, des volailles, des beurres, des cuirs, des blés et des animaux de boucherie.

Aussi, tandis qu'elle n'avait, il y a vingt-cinq ans à peine, qu'une seule route pour aller en France, — celle de Brest

à Rennes, où le transit, en 1847, n'excédait par cinquante à soixante milles tonnes par an, — la Bretagne possédait dix à douze routes importantes qui la traversaient dans sa largeur, du sud au nord, et aboutissaient à la côte en face de l'Angleterre.

D'après les lois providentielles résultant de la configuration du pays, de sa position géographique, de la nature de ses produits, le commerce et l'industrie de la Bretagne se sont donc développés dans le sens du sud au nord. On verra plus loin comment les chemins de fer, établis, *contre toute raison*, le long des côtes, ont contrarié et paralysé ce mouvement.

Aux temps les plus glorieux de l'histoire de la Bretagne, les circonscriptions d'où émanaient la justice, l'administration, la surveillance des intérêts, étaient à la fois moins nombreuses et plus équitablement réparties qu'elles ne le sont aujourd'hui. Une justice distributive remarquable avait présidé à l'organisation des centres d'action de la vie sociale, que la fantaisie et une partialité irréfléchie sont venues déplacer.

C'était l'époque où Vitré, Chateaubriant, Dinan, Montfort, Ploërmel, Josselin, Quintin (1), Rosternen,

(1) Quintin, Quintinus, qui porte le nom de son origine romaine, après avoir été un établissement celtique, une station ou camp romain, devint, au commencement du XIII^e siècle, une ville féodale : elle fut fondée au milieu de la forêt par une branche cadette des ducs de Bretagne, les Penthièvre-Avaugour, une des plus puissantes races de l'époque guerrière. Quintin fut une des neuf baronnies de Bretagne. Les seigneurs de ces baronnies formaient, avec neuf évêques, la chambre des pairs des ducs. Les seigneurs de Quintin prirent une très-grande part à toutes les guerres du moyen-âge; ils furent aux croisades. La ville qu'ils avaient fondée devint très-importante: par une intuition remarquable des temps modernes, ils créèrent dans leur baronnie, vers le milieu du XV^e siècle, l'industrie des toiles qui fit de Quintin la ville la plus riche de Bretagne, après Saint-Malo. Sous Louis XIV, dont le gouvernement s'occupa spécialement du commerce des toiles de Quintin, cette ville faisait pour environ 14 à 15 millions d'affaires, qui re-

Carhaix (2), étaient en pleine prospérité. Ces villes centrales qui ont si puissamment contribué à donner à la Bretagne son importance et sa réputation glorieuse sont aujourd'hui délaissées, grâce à la création des divisions actuelles. Ces innovations arbitraires ont porté un coup funeste à la situation générale et à tous les intérêts de la contrée, en produisant un mouvement d'émigration incessante du centre vers le littoral. Ainsi, pendant que les villes situées plus près des côtes, voyaient s'augmenter leur population et leur importance politique; pendant que leur sol, bien que géologiquement pareil à celui des pays du centre, devenait *la ceinture dorée* de la Bretagne, les autres régions, c'est-à-dire, les trois quarts de la presqu'île, se dépeuplaient, s'appauvrirent et devenaient des landes incultes, faute de bras, de routes et de débouchés suffisants. L'établissement des chemins de

présenteraient au moins cent millions de notre monnaie actuelle. Sous la Restauration, son commerce s'élevait encore de 20 à 24 millions, qui sont tombés aujourd'hui à quelques centaines de mille francs. Voilà où en sont réduites la plupart des villes du centre!

(2) Carhaix, ou en Celtique Ker-Aës, selon l'ingénieur géographe Ogée, ville d'Aëtius, auquel on attribue sa fondation... Cette ville, dit le même auteur, « avait jadis une grande étendue : elle est située au centre de la » Cornouaille et quoique très-élevée, elle a encore au loin de grandes montagnes qui semblent la cerner de toutes parts, et leur intérieur offre le » plus *beau pays de la nature*. » En effet, Ker-Aës est placé sur un immense mamelon et domine un bassin admirable qui n'a peut-être de rival en France que celui de la Limagne d'Auvergne. Ce bassin, qui commence presque à la rade de Brest, faute de routes ou mieux de communications rapides, ne peut profiter ni faire profiter la société des magnifiques avantages que la Providence y a prodigués. Cette ville, par sa position centrale, serait un intermédiaire on ne peut plus favorable à la rade de Brest... « A cette rade sans pareille, » a écrit M. le comte Louis de Saisy en ajoutant un peu plus loin cette observation profonde... « Dieu a-t-il fait pour rien » Landevenec où se décharge le canal de Bretagne : où Saint Guenolé, de » son regard civilisateur posa l'abbaye des premiers colons; où les eaux de » la rade arrivent profondes, larges, sûres, où tout œil humain s'arrête » surpris en se demandant qui a oublié de bâtir une ville là? N'y a-t-il » pas là de quoi éveiller l'attention d'un homme d'Etat? »

fer sur le littoral a favorisé ce déplacement de la vie sociale, cette émigration du centre vers la circonférence ; il a aggravé le mal dans une proportion considérable.

Si, au lieu de créer cette ligne de circonvallation, on avait placé la voie ferrée de Paris à Brest sur le plateau central, au point de partage des eaux, à quinze ou vingt lieues, en moyenne, de chaque mer, *avec des embranchements* allant à la côte, on aurait obtenu de tout autres résultats : on aurait d'abord abrégé la distance de Brest à Paris d'environ soixante kilomètres, et déterminé par là les bateaux transatlantiques à déposer à Brest leurs cargaisons qu'ils vont porter jusqu'au Havre ; — on aurait rendu tous les intérêts de la presque île solidaires les uns des autres, en les développant tous ensemble, pour la plus grande prospérité du pays ; — on aurait, en un mot, favorisé le mouvement commercial et l'extension de la vie sociale de la Bretagne, dans le sens que la nature des choses et les siècles avaient déterminé.

L'œuvre que l'on a réalisée, à l'encontre de toute logique, a coûté des sommes folles consacrées à des travaux d'art gigantesques, tels que ces viaducs qui passent en dessus des clochers des villes ; elle a détruit l'équilibre entre les diverses parties de la contrée, et l'action du plus puissant moyen de progrès des temps modernes s'est trouvée ainsi paralysée. Quoi qu'on puisse dire, en effet, les chemins de fer du littoral breton n'ont point accru la valeur vénale du sol, ni ses ressources agricoles et industrielles ; et ils ont à peu près anéanti le cabotage qui, en transportant les produits du pays sur tous les points, était pour lui une source de richesse, et pour l'État une pépinière féconde de marins. Il est vrai qu'à l'époque où ils ont été créés, il existait un maréchal de France qui, sans être breton, prit fait et cause

dans la question et persuada au chef omnipotent de l'État que « *la ligne de ceinture des côtes était une ligne stratégique de premier ordre.* » La France, heureusement, n'a point eu à compter sur ce singulier moyen de défense, qu'une poignée d'hommes courageux pourraient briser dans une nuit !

Les villes du littoral qui, avant l'établissement des voies ferrées, jouissaient déjà des énormes avantages que leur assurait leur position de chefs-lieux administratifs judiciaires, etc., ont fini, grâce au réseau créé en quelque sorte pour leur usage exclusif, par absorber la vie entière du pays. Plusieurs d'entre elles, tout en restant stationnaires au point de vue commercial, ont vu dans l'espace de quelques années, doubler et même tripler leur population, au détriment des contrées du centre devenues désertes. Il est donc certain que les chemins de fer en Bretagne, non-seulement n'ont pas produit les résultats que pouvaient faire espérer les sommes énormes qu'on y a consacrées, mais ont déterminé une émigration active et incessante des habitants des campagnes du centre vers les villes du littoral. Celles-ci, qui ne vivent que de l'exportation, en Angleterre et sur tous les points, des produits qu'on leur envoie de l'intérieur, n'ont rien gagné à ce mouvement factice qui épuise la source principale de leur commerce ; et, par surcroît, elles ont dû, pour faire face aux besoins que faisait naître l'accroissement de leur population, s'engager dans des travaux de constructions plus souvent stériles qu'utiles. Il importe donc, au moment où de nouvelles lignes vont être créées en Bretagne, de se mettre en garde contre de pareilles erreurs, dont le retour compromettrait à tout jamais notre sort.

Au nombre des cent soixante-deux nouvelles lignes de chemins de fer que comprend le projet de loi du 4 juin 1878, quinze doivent appartenir à la Bretagne, savoir :

Nantes à Segré	environ kilom.	80
Blein à la Chapelle-sur-Erdre		30
Miniac à Châteauneuf		5
La Brohinière à Dinan et à Dinard		50
Châteaubriant à Bain-Lohéac et à Ploërmel		90
Auray à Quiberon		25
Saint-Brieuc au Légué		5
Guingamp à Paimpol		25
Carhaix à Quintin		65
Concarneau à Rosporden		10
Rosporden à Carhaix et à Morlaix		75
Morlaix à Roscoff		30
Brest au Conquet		30
Châteaulin à Camaret		40
Quimper à Douarnenez		20
Total	Environ kilom.	<u>580</u>

Nous dirons immédiatement et sans hésitation que ces nouveaux tracés, — qui se trouvent indiqués sur la carte ci-jointe, — nous paraissent conçus dans un esprit de justice distributive, et avec une entente des intérêts commerciaux de la Bretagne, propres à réparer le mal que nous a fait l'établissement du premier réseau. On

reconnait là l'œuvre d'habiles ingénieurs, soucieux d'un grand but à atteindre et connaissant très-complètement les besoins de nos contrées.

Les nouveaux projets semblent avoir été étudiés en vue d'opérer *une décentralisation vraie des voies de communications*.

On a compris enfin que les petits ports, comme les grands, devaient être reliés à la fois à la mer, à la ligne de ceinture et aux voies ferrées centrales, de façon à faire converger toutes les forces vers le même but. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, les amendements de mer qui, seuls, à cause de leur bas prix, de leur proximité et de leur immense quantité, peuvent remplacer en Bretagne, la chaux des sols calcaires, les amendements de mer, disons-nous, pourront désormais porter la fertilité sur toutes ces terres, aujourd'hui presque incultes et sans valeur. Les projets du Gouvernement nous semblent donc parfaitement conçus. On objectera peut-être que l'état de nos finances ne permet pas d'entreprendre les travaux considérables que comportera la création des quinze lignes projetées en Bretagne. Nous laissons à M. le Ministre des Travaux publics le soin de répondre à cette objection, et d'indiquer les voies et moyens qu'il compte employer pour réaliser ses plans. Pour nous, notre but est d'appeler l'attention du pays sur l'intérêt capital que nous avons à l'établissement de ces nouveaux chemins de fer, et nous croyons pouvoir affirmer qu'aussitôt que ces lignes seront exécutées, elles produiront un développement agricole et industriel considérable, qui doublera en peu d'années le revenu de la presqu'île entière.

Sans doute, ces projets, quel que soit leur mérite, n'échapperont pas à la critique; bien des intérêts particuliers qui souffrent aujourd'hui et auxquels les nouvelles

voies ferrées ne donneront pas une satisfaction immédiate, se trouveront lésés et réclameront ; comme si l'on pouvait créer des chemins de fer devant chaque chaumière !

Mais nous espérons que le sentiment de l'utilité générale finira par l'emporter.

Il faut donc que toute la Bretagne s'unisse pour solliciter l'exécution, aussi prompte que possible, des lignes projetées, exécution qui sera un grand acte de réparation envers notre pays, jusqu'alors si mal partagé. L'union est d'autant plus nécessaire qu'une opposition systématique s'efforce de faire échouer le plan du gouvernement, dont l'abandon ou l'ajournement en Bretagne serait désastreux pour nous (1). Faisons donc tous nos efforts pour que les lignes bretonnes soient comprises dans la *première série des travaux à entreprendre*.

(1) Tout réseau de voies ferrées qui ne mettra pas toutes les parties du pays en rapport plus ou moins direct avec la mer, ne remplira pas les conditions économiques que nécessite la position de la Bretagne.

III

Si, après avoir félicité M. le Ministre des Travaux publics de ses nouveaux projets, nous pouvions lui soumettre une observation, nous lui signalerions, dans son habile combinaison, une lacune regrettable, que la vue de la carte révèle immédiatement.

On remarque, en effet, que la ligne de Châteaubriant à Ploërmel, s'arrête court à ce dernier point, au lieu de se prolonger au-delà, jusqu'à Carhaix, par exemple ; et on se demande pourquoi, dans un travail aussi complet et qui paraît avoir pour but de réparer tous les oublis dont la Bretagne a été la victime, on se demande pourquoi on a laissé privé de débouchés le vaste espace où se trouvent Josselin, Locminé, la vallée de la Sarre, Guemené, etc. Il nous semble que ce prolongement jusqu'à Carhaix, dont la longueur n'excéderait par 125 à 130 kilomètres, et qui se relierait à la ligne de Pontivy en un point situé entre Saint-Nicolas et Baud, produirait des résultats considérables sans augmenter beaucoup la dépense (1). Il rétablirait, autant que cela se peut aujourd'hui, ce chemin de fer du plateau central que nous indiquions en commençant comme la véritable ligne de grande communication de la Bretagne.

(1) On pourrait encore aller de Josselin à Pontivy en utilisant le chemin de fer de Pontivy à Baud jusqu'à la hauteur de la vallée de la Sarre.

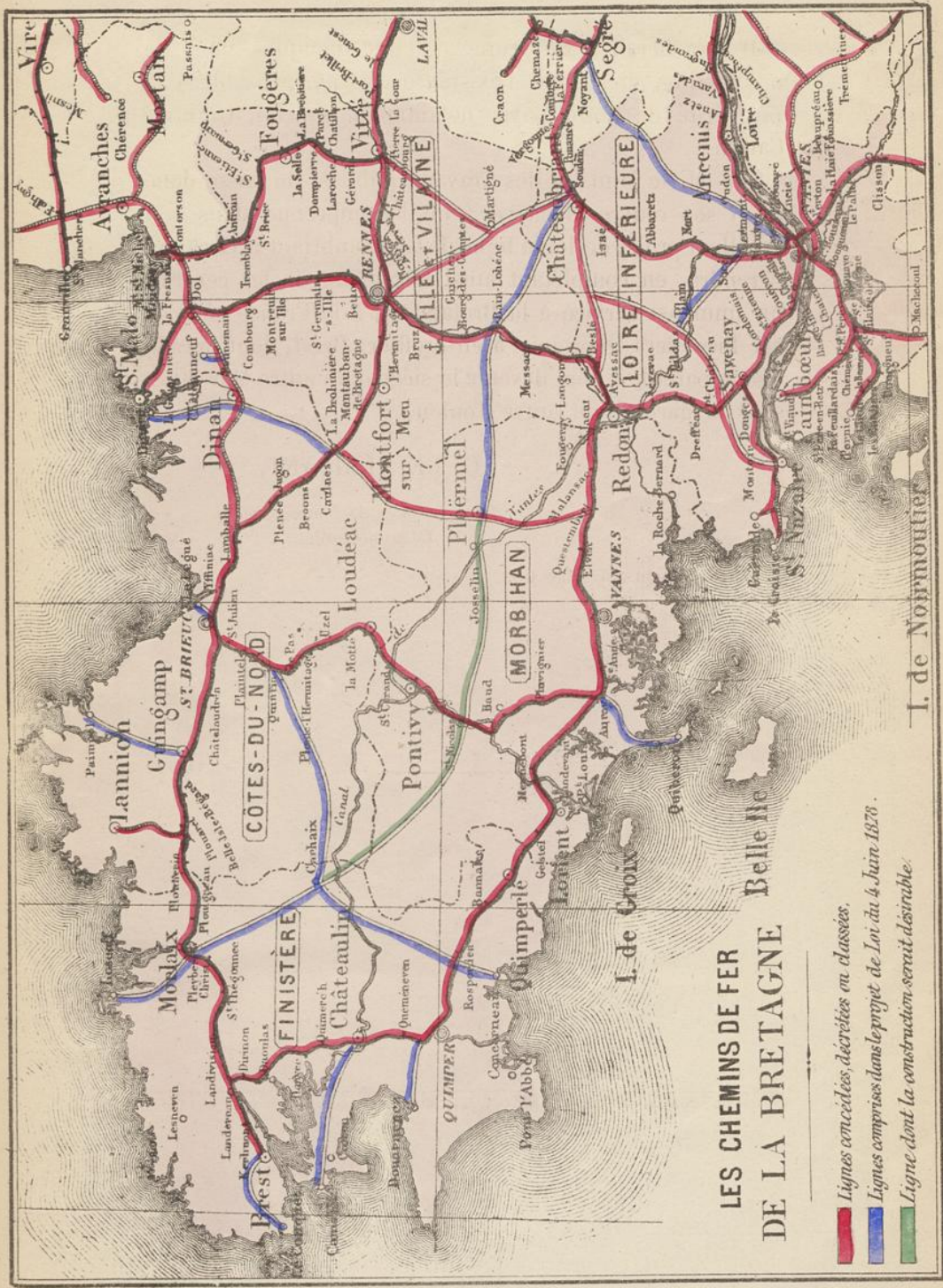
Il arracherait à une ruine certaine quelques-unes de nos vieilles cités, dont l'existence est indispensable à la prospérité de notre pays, notamment Josselin, Quintin, Carhaix.

Que M. le Ministre des Travaux publics, ne laisse donc point son œuvre inachevée; qu'il comprenne dans son excellent projet de loi la ligne de Chateaubriant à Carhaix; il rendra, en complétant ainsi le chemin de fer central, un immense service à la Bretagne et à la France entière, car Brest sera le premier à en profiter, Brest, dont la rade « sans pareille » peut devenir le siège d'un autre Marseille, sous la garde d'un autre Toulon!

G. DE KÉRIGANT,

*Ancien membre du Conseil général
des Côtes-du-Nord.*

Quintin, ce 10 novembre 1878.



LES CHEMINS DE FER DE LA BRETAGNE

- Lignes concédées, décrétées ou classées.
- Lignes comprises dans le projet de Loi du 4 Juin 1873.
- Ligne dont la construction serait désirable.

I. de Noyroumier

