

L'Outillage Economique

DE

l'Arrondissement de Vitré

PAR

JEAN CHOLEAU
PRÉSIDENT DE L'UNION DES INDUSTRIELS
ET COMMERÇANTS VITRÉENS

DU MÊME AUTEUR

I. — ENQUÊTES ÉCONOMIQUES ET SOCIALES.

Des remèdes à l'abandon du costume et de la langue par les enfants des Bretons émigrés dans les grandes villes. — Vannes, Lafolye, éditeur, 1904.

Le Maître de l'atelier. Gilles et C^e, édit. Vitré, 1905.

Le Journalier agricole du Pays de Vitré (Monographie de famille). — Vannes, Lafolye, édit., 1905.

Enquête sur la Journée de Huit Heures. — Dans la « Revue populaire d'Economie sociale ». Paris, Marcel Rivière, édit., 1907.

Condition actuelle des Serviteurs ruraux : domestiques à gages et Journaliers agricoles. Un volume in-8° broché, 204 pages. — Paris, Champion, édit., 1907.

Autour du Rachat de l'Ouest et de Brest-transatlantique. — Brest, Le Borgne, édit., 1908.

La Grève des Chaussonniers de Fougères. Enquête sur le lock-out de 1907-1908 (Revue populaire d'Economie sociale). — Paris, Marcel Rivière, édit., 1908.

Essai sur la situation économique de Plougastel-Daoulas. — Brest, Le Borgne, édit., 1911.

Pour les Industries bretonnes. — Rapport sur l'Exposition de Vitré. — Redon, Bouteiloup, édit., 1910.

Foies ferrées et fluviales. — Vannes, Lafolye, édit., 1911.

Le Régionalisme et les Intérêts commerciaux et industriels. — Un Label breton. — Edition du « Pays Breton », Lorient, 1912.

La Navigation intérieure en Bretagne. — Edition du « Pays Breton », Lorient, 1912.

L'Expansion bretonne au XX^e siècle. — Paris, Champion, édit., 1932. Un volume broché in-8° avec cartes et graphiques, 240 pages.

L'Industrie de la Bonneterie en Bretagne (dans la « Revue économique de l'Ouest », n^{os} 7, 8, 9), 1928, Rouen.

La Bretagne économique et sociale, dans la « Revue économique de l'Ouest », n^{os} 10 et 11 de 1929 ; n^o 1 de 1930, Rouen.



Jean CHOLEAU



L'OUTILLAGE ECONOMIQUE DE L'ARRONDISSEMENT DE VITRÉ

par **Jean CHOLEAU**

Président de l'Union des Industriels et Commerçants Vitréens

« Le Midi est puissant, ses représentants sont nombreux, éloquents et remuants, et force nous a été de céder à la Direction des Réseaux. »

M. DAUTRY

Directeur du Réseau de l'Etat.
(Cidrieuse Française, Août 1930).

— « Dans le Gers, on compte 2 m. 54 de voies ferrées normales par habitant, et 1 m. 14 seulement dans l'arrondissement de Vitré. »

— « Un commerçant de l'arrondissement de Vitré vaut UN à la Chambre de Commerce de Rennes — un commerçant de Rennes vaut TROIS. »

Monsieur le Président,
Messieurs,

Mes premières paroles seront pour remercier le distingué président de l'Union Retiers-Martigné, de l'aimable invitation qu'il a bien voulu m'adresser (1).

Comment n'aurai-je pas répondu à son appel ?

Personnellement, je connais votre pays, Messieurs, depuis près de quarante ans. En 1897, j'assistais au concours départemental agricole de Martigné et à l'exposition qui se tenait sous

(1) Discours prononcé à l'issue du banquet de l'« Union du Commerce du canton de Retiers, le 26 juillet 1931, à Martigné-Ferchaud, devant MM. Bellanger, député de l'arrondissement; Richard, conseiller général et maire de Retiers; Richard, membre de la Chambre d'agriculture d'Ille-et-Vilaine; Brochet, conseiller d'arrondissement; Sollier, président de l'Union du Commerce, membre correspondant de la Chambre de commerce de la circonscription de Rennes, Lerouyer, président de l'Union des Débitants de boissons, etc...

vos vieilles halles, aujourd'hui disparues. Depuis plus de vingt ans, des liens de famille et d'intérêts, m'ont rapproché davantage de vous, s'il est possible, et m'attirent fréquemment d'us vos belles communes du Theil, d'Essé et dans ce canton de Janzé, votre voisin et votre émule, dans la voie du progrès.

C'est vous dire, Messieurs, que je reviens toujours ici avec joie, surtout quand il me faut répondre à une invitation aussi cordiale que celle formulée, en votre nom, par votre actif président.

En tant que fondateur de l'« Union des Industriels et Commerçants vitréens », son secrétaire pendant plus de vingt ans, son président depuis quelques mois, j'avais toujours regretté que des relations suivies ne se soient pas établies entre nous et les rares groupes qui agissent et prospèrent dans notre région.

Aujourd'hui, nous avons l'agréable plaisir de constater que nous avons été compris, et que désormais, les villes extrêmes de Vitré et de Martigné, les deux cantons les plus éloignés, marcheront la main dans la main, quand il s'agira de faire aboutir des revendications communes.

Les puissances économiques voisines. — C'est que, messieurs, nous appartenons à un arrondissement qui, écrasé entre les puissances économiques des grands centres voisins, de Rennes, de Fougères, de Laval et du Nantais, a besoin de toutes ses forces vives et de l'Union de tous, — en dehors de la politique qui divise, — pour vivre, se défendre et prospérer.

Les conditions de vie. — Pour que l'homme puisse produire, a dit Charles Gide (1), il faut que la nature lui fournisse un milieu propice, une étendue de terrain suffisante, une matière première utilisable.

Le milieu? Pouvait-on le rêver plus favorable? Le climat de notre arrondissement n'est-il pas l'un des plus tempérés de Bretagne, ni trop humide, ni trop sec? Notre pays n'est-il pas à l'abri des vents froids et des chaleurs torrides que connaissent certains autres tout proches?

La constitution géologique du sol où le gré et le schiste se marient pour donner un terrain profond, propice à toutes les cultures rémunératrices, l'étendue moyenne des exploitations permettant aux familles agricoles le travail en commun, sans les gros frais d'une main-d'œuvre introuvable parfois: tous ces facteurs s'allient pour faciliter le travail d'une matière première abondante.

La matière première est agricole. — Et quelle est cette matière première? Elle est surtout agricole.

Si nous n'oublions pas les essais miniers de Martigné ni les ardoisières de votre canton, nous devons néanmoins dire que cette exploitation d'un sous-sol riche, n'en est encore qu'à la période des études, des tâtonnements.

Mais, les produits du sol ont depuis longtemps donné à notre arrondissement une renommée enviable.

(1) Charles GIDE. — *Principes d'économie politique*. Larose et Ténin, Paris, 1905.

Aussi, voit-on se développer tous les commerces qui tirent de l'achat et de la vente de ces produits, leur raison d'être, toutes les industries de transformation de la matière agricole.

Les moyens de transport. — Mais, messieurs, il ne suffit pas d'avoir, réunis, les facteurs de la production que sont le milieu, le terrain, la main-d'œuvre, la matière première, il faut encore que l'homme associé mette à la disposition de l'homme individu et producteur, les moyens propres à faciliter la vente et le transport des produits manufacturés.

Or, sur ce point, nous sommes obligés de faire quelques réserves. Qu'il s'agisse du transport des hommes, qu'il s'agisse du transport des marchandises brutes ou ouvrées, nous sommes mal desservis.

Le parent pauvre. — C'est que nous appartenons à un pays qui n'a pas toujours été choyé des gouvernants, à qui on a fait sentir, trop souvent, qu'il était, dans la grande famille française, considéré comme le parent pauvre.

Et à ce sujet, je vous apporte des faits :

Les voies ferrées. — Prenez les lignes de chemins de fer. Divisez-les en lignes à voie normale, en lignes à voie étroite. Que trouverez-vous?

Les voies normales. — L'arrondissement de Vitré, pour une population de 64.000 habitants, possède environ 80 km. de voies normales, en majorité, lignes secondaires.

Dans le Midi, le département du Gers, possède le double de voies normales, eu égard à sa population.

C'est-à-dire, que dans le Gers, on compte 2 m. 54 de voies ferrées et chez nous seulement 1 m. 14, par habitant.

Et le département du Gers est de culture pauvre, de population décroissante. Et l'arrondissement de Vitré, est de culture riche et de population croissante.

Voies étroites. — Prenez les lignes de tramways et comparez ce que nous avons avec ce que possèdent les autres arrondissements de notre département. Que trouverez-vous?

Des faits, des chiffres plus stupéfiants encore.

Car, si, la répartition, le tracé, la distribution des lignes ferrées dans des régions aussi différentes que le Nord-Ouest et le Midi, ne peuvent être imputés aux seuls membres du Parlement, l'établissement d'un réseau départemental de tramways est du surtout au Conseil général dont on est en droit d'espérer une connaissance parfaite des besoins du territoire qu'il administre et une sage impartialité dans la répartition des travaux de ce genre entre tous les points d'un département.

Notre arrondissement et ses voisins. — Or, des six chefs-lieux de canton de l'arrondissement, un seul, La Guerche, est desservi par une ligne de tramways. Par contre, Retiers, Argentré, Châteaubourg, Vitré, ne peuvent utiliser ce mode de locomotion pour le transport de leurs marchandises lourdes ou leurs relations d'affaires avec les nombreux centres du département desservis par tramways.

Et quand vous jetez un coup-d'œil chez vos voisins, que voyez-vous?

La ville de Rennes et quatre de ses cantons ruraux, la ville de Redon et quatre de ses cantons ruraux, la ville de Fougères et deux de ses cantons ruraux, la ville de Saint-Malo et six de ses cantons ruraux sont placées sur des lignes de tramways. L'arrondissement de Montfort lui-même est plus avantagé que nous avec deux cantons ruraux desservis.

Cette situation, messieurs, met nos commerçants et nos industriels dans un réel état d'infériorité.

Le Conseil général d'Ille-et-Vilaine, la Chambre de commerce de Rennes ont-ils fait, vis-à-vis de nous, tout leur devoir à ce sujet? Nous ne le pensons pas...

Un aveu. — La Chambre de commerce de Rennes, dans un rapport que signait l'honorable M. Grillet, inspecteur du Travail, se réjouissait de cette situation, quand elle laissait publier, sous son nom, en 1910, les phrases suivantes :

« C'est une situation économique éminemment favorable pour Rennes et la région et dont la conséquence devait et doit être encore le développement considérable de la ville de Rennes au point de vue commercial et industriel... »

Et il ajoutait :
« Le résultat de la construction de cet outillage économique ne s'est pas fait attendre: c'est d'abord l'augmentation notable de l'importance des foires et marchés de Rennes... enfin le développement continué au point de vue industriel de toute la région de Rennes... (1) »

On ne saurait mieux dire.

Les conséquences. — Mais ce que ne dit pas ce rapport, c'est que ce développement des foires et marchés de Rennes, conséquence d'un réseau de lignes ferrées établi dans l'intérêt de la ville de Rennes, s'est produit au détriment des petits centres agricoles d'Ille-et-Vilaine, et — en ce qui concerne notre région, — au détriment des marchés de Janzé, de Châteaugiron, de Servon, de Châteaubourg, de Liffré, de Vitré, de Janzé, de Martigné, de Bain-de-Bretagne et de tant d'autres.

Les conséquences, vous les connaissez! C'est la dépopulation de nos petites villes au profit de la grande, c'est la rafle quotidienne des produits, la vie chère installée à demeure dans les petits pays, c'est le départ d'une main-d'œuvre artisanale formée par le petit patron du bourg et dont profite l'industriel de la grande ville.

Mince consolation. — On essaiera de nous consoler en nous disant: « Il y a remède à cette situation. Vous avez les autobus, vous avez les entreprises particulières pour le transport de vos marchandises... »

Mais tout commerçant sait que les autobus sont impossibles après trente kilomètres, que le transport par voitures privées est onéreux.

Les Autobus. — Est-ce que vraiment ce réseau départemental est un réseau moderne et modèle? Est-il bien établi pour rendre les services qu'on est en droit d'attendre?

(1) GRILLET. — *La circonscription de la Chambre de commerce de Rennes*. Rennes, 1910.

Je fréquente ces voitures quelque peu. Je connais de longue date le dévouement de son personnel à qui, en haut lieu, on ferait bien de demander conseil de temps à autre, parce qu'il connaît les besoins des régions desservies. Je me demande si les résultats obtenus sont en rapport avec l'importance des sacrifices consentis par les contribuables du département?

* *La Vilaine canalisée* (1). — Pour le transport des marchandises lourdes de peu de valeur: les bois, les pierres de construction ou d'encaissement de routes, le sable, la chaux, les pommes à cidre, le blé, les engrais, les minerais, à côté des lignes ferrées à voie normale ou à voie étroite, seuls moyens présentement utilisés, à côté des autobus dont la destination est autre, il y a place dans une certaine partie de l'arrondissement de Vitré pour un autre mode de transport, à l'aide de la Vilaine canalisée et jointe à la Mayenne.

* Oh! je le sais, quand on parle de canaux à certains de nos concitoyens, ils partent d'un grand éclat de rire et traitent facilement ce projet de « marotte ». C'est tellement extraordinaire...

* A diverses reprises, depuis le XVI^e siècle, des projets nombreux ont vu le jour. Ils furent toujours encouragés, que ce soit par les Etats de Bretagne aux XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles, que ce soit par les Chambres de commerce de Rennes et de Laval au XX^e siècle.

* Ils furent partiellement réalisés, en ce qui concerne la canalisation de la Vilaine et de l'Ille.

* A l'heure actuelle, les arrondissements de Redon, de Rennes et une partie de l'arrondissement de Saint-Malo, sont traversés du nord au sud par l'Ille et par la Vilaine canalisées. Ainsi le réseau de canaux bretons, forme un ensemble de Saint-Malo à Nantes, de Rennes à Brest. Mais ce réseau est isolé du réseau français. C'est pourquoi, on a demandé la jonction de la Vilaine à la Mayenne.

* Les voies navigables existantes ont permis de créer à Redon, à Rennes et tout au long des fleuves canalisés des industries qui ont besoin d'une matière première lourde, volumineuse, dont le transport par chemin de fer serait ou impossible par suite de leur éloignement des lignes ferrées, ou prohibitif, en raison du taux trop élevé des tarifs ferroviaires.

* Or, l'arrondissement de Vitré, dans sa partie nord, voisine de la Vilaine, et nord-est, limitrophe de la Mayenne, présente un sous-sol extrêmement riche non seulement en matériaux de construction et en bois, mais aussi en minerais. L'aménagement de la Vilaine permettrait d'utiliser cette matière première abondante, bon marché, qui exige des tarifs très bas, que seul le canal peut donner.

* Je ne vous relaterai pas ici, messieurs, en tous leurs détails, les études, les discussions, les exécutions, réalisées jusqu'à présent. Mais, je vous dirai toutefois que, sur ma proposition, en août

(1) A la demande de nos amis de la région de Vitré, nous avons cru bon de compléter cet exposé en y ajoutant quelques questions qui intéressent plus particulièrement la partie nord de l'arrondissement: protection du trikot à la main de Vitré, jonction par un canal de la Vilaine à la Mayenne, relations rapides entre la Normandie et la Bretagne orientale et méridionale, etc... Le texte ainsi ajouté, est précédé d'un astérisque (*).

1907, l'« Union régionaliste bretonne » en son congrès de Rostrenen, puis l'« Union des Industriels et Commerçants vitréens », le 23 mars 1912 émettaient un vœu en faveur de la reprise du vieux projet de canalisation de la Vilaine et de sa jonction avec la Mayenne (1).

* Ce vœu fut approuvé par l'« Union du Commerce de Rennes » le 29 mars 1912, par la Chambre de commerce de Rennes, le 18 avril 1912, par le Conseil général de la Mayenne, en mars 1912, par le congrès des Unions commerciales d'Ille-et-Vilaine, tenu à Vitré le 3 juin 1912, par la Fédération régionaliste de Bretagne le 3 août 1912.

* Le Conseil municipal de Vitré en sa session d'octobre 1916, émettait un vœu dans le même sens. Le « Congrès de la Fédération des syndicats patronaux de Bretagne » en demandait l'exécution en son congrès du 20 octobre 1918 ainsi que le « Comité de Défense des Intérêts bretons » le 23 mai 1921 (2).

* Mais la décision la plus importante prise à ce sujet fut certainement le vote par la Chambre de commerce de Rennes, sur la proposition de son éminent président d'alors, M. Oberthür, d'une somme de 8.000 francs qui serait consacrée aux études à faire courant 1912, en vue du creusement d'un canal de jonction entre Rennes et Laval.

* Qu'est-il advenu de ces études? Nous n'en savons rien.

* Pendant la guerre 1914-1918 une occasion s'offrait. Il aurait été facile d'utiliser la main-d'œuvre des prisonniers allemands, des hôtes des camps de concentration. On n'y songea sans doute point.

* Les récents plans d'équipement national et de grands travaux de MM. Tardieu, Chaumet ou Laval ne s'y intéressent pas.

On constate donc qu'à une époque où les transports par voies ferrées atteignent un taux prohibitif, où le gouvernement adopte une politique de renchérissement pour les tarifs des grandes compagnies, de taxes élevées sur les essences et par conséquent sur les transports par automobiles, tendant ainsi à rendre impossible l'acheminement à pied d'œuvre des matières premières lourdes, encombrantes et de peu de valeur, toute une partie des richesses du sol et du sous-sol vitréen, plus particulièrement des cantons de Vitré, de Châteaubourg, des cantons voisins de Châteaugiron et de Liffré, des régions proches de la Mayenne: Loiron, Chailland, Ernée, demeure inutilisée. Notre pays se voit arrêté dans son essor économique.

Nos protestations. — Contre cet état de choses, nous avons protesté à l'Union des Industriels et Commerçants vitréens, depuis vingt-deux ans. Nous avons fourni des indications. Tout récemment encore, nous avons préconisé des mesures relatives à la substitution des S.A.T.O.S. et des automotrices aux trains. Nous avons demandé des garanties pour les voyageurs de commerce et les usa-

(1) JEAN CHOLEAU. — *La navigation intérieure en Bretagne. Le canal Vilaine-Mayenne. Un canal Centre Bretagne.* Lorient, 1912.

(2) JEAN CHOLEAU. — *Questions bretonnes des temps présents.* Tome I: *L'outillage économique de la Bretagne* (en souscription), un fort volume de 400 pages environ.

gers voyageant avec des cartes demi-tarifs et ne pouvant s'en servir. Nous avons réclamé pour les voyageurs la liberté de faire vérifier leurs excédents de bagages par leur contentieux (1).

Nous avons suivi de très près et noté l'activité de nos représentants aux Chambres politiques et aux organismes professionnels. Nous nous sommes mis en rapport avec les Chambres d'agriculture et les syndicats de représentants de commerce.

La mort des voies ferrées secondaires. — Le règne de la voie ferrée secondaire, qu'elle soit à voie normale, qu'elle soit à voie étroite, est terminé.

Songez que pour aller de Martigné à Vitré ou inversement, c'est-à-dire pour aller d'une ville au chef-lieu de l'arrondissement, il est préférable de faire un détour par Rennes, que Pontorson est parfois plus près de Vitré par Rennes que par la ligne directe.

Nous avons demandé, à l'Union de Vitré, qu'on réalise enfin cette jonction de la baie du Mont Saint-Michel et de l'Avranchin à la Loire et au Nantais par la modernisation de la ligne Pontorson-Vitré-Martigné-Châteaubriant.

Qui a répondu à notre appel, en dehors de l'Union de Martigné? Quels sont donc les puissants intérêts qui s'opposent à l'établissement de cette ligne directe de pénétration dans la presqu'île du Cotentin et vers les rives de la Loire?

On a, dans chaque gare des petites lignes, à grands frais, fleuri les quais. Craignons, messieurs, que ces fleurs ne soient pas autre chose qu'un symbole. Symbole de ces pieuses gerbes que plus pieusement encore on dépose sur le cercueil des morts...

Outils insuffisants. — Nous sommes donc placés, nous autres de l'arrondissement de Vitré, dans une situation très inférieure. Nous n'avons pas — pour le développement de notre richesse économique, — l'outillage que nos voisins possèdent.

Qui nous le donnera ?

Devons-nous demander aux réseaux la construction de nouvelles lignes ou l'amélioration des lignes existantes? Devons-nous nous adresser au Conseil général, à la Chambre de commerce, pour un remaniement possible des tramways?

Vous connaissez d'avance la réponse de ces messieurs...

Les Cancalais et nous. — Les Cancalais avaient eu la naïveté de croire que, parce qu'ils avaient comme conseiller général et député un homme politique éminent, en même temps ministre, ils allaient enfin réaliser leur vœu le plus cher: relier leur centre si commerçant, si industriel, si riche, à la grande voie Saint-Malo-Bordeaux par La Gouesnière, c'est-à-dire par la ligne la plus courte (2).

Vous connaissez la réponse du Réseau et des parlementaires de la région malouine?

Comme nous, les Cancalais sont arrivés trop tard à la distribution...

(1) Vœux émis par l'« Union des Industriels et Commerçants vitréens » et approuvés par la plupart des Chambres de commerce et groupements commerciaux de la région (séance du 9 mars 1931).

(2) Rapport du Directeur général des chemins de fer, conseiller d'Etat Grimpret. Rapport de l'Ingénieur en chef d'Ille-et-Vilaine, sur le « Chemin de fer de Cancale », *Bonhomme Breton*, n° 33, du 31 octobre 1931.

* *Les moyens de transport de demain.* — Une nouvelle organisation des transports est en gestation. Aux lignes ferrées secondaires qui, semblables aux chemins bretons du poète « s'en vont de travers au lieu d'aller droit », aux tramways préhistoriques, aux autobus familiaux, succèdera bientôt un vaste réseau routier non plus départemental, mais régional.

Il vous appartient, Messieurs les représentants de l'arrondissement de Vitré, au Conseil général, ou d'arrondissement, aux Chambres de commerce ou d'agriculture, de vous tenir prêts et attentifs.

Il ne faudrait pas que, dans l'élaboration de ce réseau, nous soyons, une fois de plus sacrifiés, comme nous l'avons été tant de fois, aux appétits des grands centres déjà trop congestionnés (1).

* Et nous appelons dès maintenant votre attention sur l'établissement de relations entre deux régions qui, depuis longtemps déjà, devraient se trouver en communications rapides et fréquentes par voie ferrée ou plutôt par la voie d'avenir, par voie routière.

* On constate avec un certain étonnement que si la Bretagne, la Normandie et l'Anjou ont des moyens d'échanges et de voyages rapides avec Paris, ces grandes régions n'ont entre elles que des voies de communications absolument insuffisantes. Deux régions maritimes et agricoles, ayant à leur tête deux centres remarquables, Nantes et Caen, s'ignorent. Par leur intermédiaire, l'Atlantique et la Manche doivent s'unir.

* Examinez leur situation géographique et vous conviendrez que leurs relations doivent s'établir par Vitré, soit qu'on choisisse le tracé par Mortain et Fougères, soit qu'on lui préfère le tracé par Flers et Ernée. Tous deux ont l'immense avantage de donner à une région agricole, au sous-sol inexploité et riche, des débouchés avec les pays normands au nord, avec les pays bretons au sud.

* La distance la plus courte de Caen à Nantes est évidemment par Vitré et les deux lignes envisagées comptent un même nombre de kilomètres.

* Cette création d'une voie de transports rapides par routes entre Caen et Nantes, serait la première d'un système qui devra mettre enfin en communication les ports de la côte nord avec les ports de la côte sud de Bretagne, comme nous le réclamons depuis plus de vingt ans, et par extension les ports de l'Atlantique et les ports de la Manche, afin que les produits de la mer et de la terre qui abondent dans ces deux régions puissent être mis rapidement et à peu de frais à la disposition des nombreux habitants des régions desheritées de leur hinterland.

Une richesse: La Pomme et le Cidre. — Parmi les industries qui sans conteste sont la richesse de notre arrondissement, on doit placer au premier rang l'industrie de la pomme (2).

Nos variétés ont une réputation établie, certaines sont classées et je suis toujours heureux quand, aux séances d'étude de l'Association française pomologique, le grand pomologue Lecœur, prononce la phrase sacramentelle qui range, parmi les variétés à propager, une pomme de l'arrondissement de Vitré.

(1) Sur Vitré et l'organisation des lignes aériennes dans l'Ouest on consultera notre article: *L'aviation à Vitré* dans le « Bulletin de l'Union des Industriels et Commerçants vitréens », n° 2, Avril 1922

(2) Jean CHOLEAU. — *L'industrie pomologique dans l'arrondissement de Vitré*, dans le « Programme du concours des Industries de la Pomme », Vitré, Laillet, 1927.

Je trouve que c'est là un bel hommage rendu à ceux qui, dans notre pays, ont travaillé à accroître la richesse commune.

Nos crus peuvent rivaliser avec ceux de la vallée d'Auge et de Fouesnant.

Mais, des incidents récents ont montré quel préjudice était causé par les fraudes (1).

La consommation du cidre, à la suite de la multiplicité des manœuvres de ce genre, a tendance à décroître.

Il faut que cela cesse. Il faut que des mesures sévères punissent les fraudeurs.

Il faut que sur les tables de vos auberges on puisse toujours boire le jus de la pomme qui, comme l'a dit le poète, est la boisson nationale du Breton comme la bière est celle du Teuton.

Il est donc de notre devoir d'encourager la culture des bonnes espèces et de vulgariser les meilleures méthodes de fabrication, de conservation et de transport des pommes et du cidre.

Mais il est nécessaire aussi que les pouvoirs publics et les compagnies de chemins de fer ne nous accablent pas.

Les tarifs de transport. — Or, voici que, depuis plus d'un an, les grandes associations de producteurs et de transformateurs s'agitent et réclament. Le transport des pommes et du cidre subit des tarifs prohibitifs.

C'est ainsi que le barème appliqué au transport des fruits à cidre et à poiré ne tient pas compte de la valeur du produit transporté. La *Cidrerie Française*, organe du « Syndicat des Cidres », indiquait en août 1930 que, pour une tonne de pommes valant aux environs de 570 francs, les frais de transport étaient le double de ceux payés pour une tonne de nitrate de soude, dont la valeur est deux fois plus élevée.

On a bien appliqué une réduction de 10 % du 1^{er} novembre au 30 mars dernier, mais cette réduction n'était que saisonnière et tardive.

Dès avril 1930, le Syndicat des Cidres entamait des pourparlers avec le Ministère des Travaux publics afin d'obtenir une modification dans le sens de la réduction des frais de transport appliqués aux cidres, insistant pour que cette boisson populaire et hygiénique d'un prix et d'un degré moindres que le vin, bénéficiât au moins des mêmes tarifs que ce dernier.

Les réseaux ont refusé l'an dernier, ils ont refusé tout récemment encore (2).

(1) Voir: E. SOLLIER, secrétaire adjoint de l'Union syndicale des Débitants: *L'œuvre du cidre*, dans le « Bulletin officiel de l'Union syndicale des débitants de vins et liqueurs de Paris et de la Banlieue », n° 2 juillet 1911.

(2) Une nouvelle demande du Syndicat général des Cidres en date du 16 octobre 1931, n'a pas été admise par le réseau (Cidrerie française, octobre 1931, page 323).

On doit comparer cette attitude à celle du Conseil fédéral suisse qui accordait en 1931, du 15 août au 30 novembre, une réduction de 50 % des frais de transport pour les expéditions partielles des fruits de table et des fruits à cuire, la régie prenant à sa charge cette réduction. Quant aux fruits à cidre, la régie suisse peut prendre toutes les mesures pouvant favoriser l'utilisation des fruits à cidre dans le cas où le quintal serait inférieur à un certain prix. (Journal d'agriculture suisse, Genève, n° 34 août 1931, p. 327.)

La principale raison de ce refus a été donnée par M. Dautry, directeur du réseau de l'Etat.

Si le tarif de transport des vins a été considérablement abaissé en 1930, à tel point que le transport des cidres coûte 30 % plus cher que le transport des vins, nous ne pouvons obtenir la même réduction, parce que, a dit M. Dautry: « *le Midi est puissant, ses représentants sont nombreux, éloquents et remuants* et que force a été au réseau de l'Etat de céder devant la Direction des grands réseaux (1) ».

Méridional et Breton. — N'est-ce pas, messieurs, que cet aveu est précieux et caractéristique! N'est-ce pas que ces multiples constatations faites ici démontrent, mieux que des paroles, par des faits irréfutables, qu'il s'agit d'établissement de lignes ou de tarif de transport, qu'il y a en France deux traitements, selon que vous êtes Méridional ou Breton...

Cette année encore, le cidre (et c'est une décision communiquée à M. Lefas, président du Syndicat des Cidres par M. le Ministre des Travaux publics à la date du 17 juin dernier), le cidre supportera pour son transport un tarif supérieur de 30 % à celui appliqué au vin. Et pourquoi? Tout simplement parce que, a dit M. Dautry, *le Midi est puissant, ses représentants sont nombreux, éloquents et remuants...*

* *La protection du tricot à la main.* — A côté, messieurs, de ces moyens de transports par chemin de fer, par tramways, par autobus, par canaux, qui s'appliquent plutôt aux matières premières, du sous-sol ou du sol de notre pays, modes qui tous, comme nous croyons l'avoir démontré, ont besoin d'une adaptation aux exigences modernes — à côté des tarifs souvent prohibitifs, qu'il s'agisse des voies ferrées ou routières, — à côté de la propagande à faire en faveur de nos variétés de pommes ou de la défense de l'honnêteté commerciale dans la fabrication de nos cidres, nous ne devons pas oublier que notre ville de Vitré possède depuis des siècles une industrie qui lui est bien particulière, qui a fait vivre des milliers d'ouvrières, enrichi des centaines d'industriels et porter au loin le bon renom de notre cité industrielle: j'ai nommé l'industrie du tricot à la main.

* Or cette industrie, menacée depuis longtemps déjà, dans son existence même, par la concurrence d'autres centres à main-d'œuvre bon marché ou à travaux plus soignés, ou encore par des droits de douane très élevés à l'entrée en certains pays, vient de voir se dresser devant elle un concurrent plus redoutable: le tricot à maille retournée.

* Emu par cette situation, contre laquelle notre industrie n'avait aucun moyen d'action, j'avais présenté en février 1924, à l'« Union des Industriels et Commerçants vitréens » qui voulut bien lui réserver le meilleur des accueils, un rapport dans lequel je préconisai l'adoption par les Chambres d'une loi portant obligation pour les articles de la mention: « fait à la main » et d'une marque: « tricot de Vitré », qui aurait pu être ajoutée à la mention.

(1) *La Cidrerie Française*, n° d'août 1930, 42^e année, pages 240 et suiv. *Le transport des fruits à cidre pendant la campagne de 1930.* Conférence annuelle à la direction des chemins de fer de l'Etat. Les déclarations de M. Dautry sont reproduites page 42, 5^e alinéa.

* Je me suis mis en relation à ce sujet avec MM. Constant et Taurine, députés de centres dentelliers, qui avaient justement déposé en 1923, avec leurs honorables collègues, MM. Astier et Néron, une proposition de loi ayant pour objet de protéger la fabrication de la dentelle à la main à l'aide d'une mention apposée sur les dentelles faites par un procédé mécanique (1).

* Les honorables députés m'ont laissé espérer qu'il serait possible de modifier le texte de la proposition de loi et d'y comprendre les mots « tricot à la main » à la suite des mots « dentelles à la main ». Mais, messieurs, pour que cette question aboutisse, il est indispensable que les représentants des régions où l'on fabrique le tricot à l'aiguille joignent leurs efforts à ceux des centres de dentelles à la main.

La Chambre de Commerce de Rennes. — Toutes ces réformes dont l'aboutissement est indispensable si nous voulons que notre arrondissement conserve et développe sa richesse économique, nous ne pourrions les obtenir que si — à la Chambre de Commerce de Rennes — toutes les parties de la circonscription sont normalement représentées.

La conséquence de la situation actuelle pour notre arrondissement, c'est une diminution certaine de notre pouvoir de commercant et d'industriel, d'agriculteur ou d'artisan.

Les statistiques établissent que nous habitons la partie la plus riche du département, celle où le travail associé du cultivateur et du commercant atteint le plus haut point de valeur économique.

Et, ce sont des régions comme la nôtre, dont on veut inconsciemment, je l'espère, briser l'effort magnifique en leur refusant, dans les conseils économiques du gouvernement, la part de pouvoir et de représentation qui leur appartient.

Etudiez la composition de la Chambre de Commerce de Rennes et vous constaterez qu'il y a, au sein de celle-ci, une majorité de commercants rennais (13 membres pour l'arrondissement de Rennes contre 7 pour le total des trois autres arrondissements). Vous constaterez que si, par un hasard extraordinaire, les sept membres titulaires de Redon, de Montfort et de Vitré tombaient d'accord pour demander une création ou une réforme qui léserait quelque peu la ville ou l'arrondissement de Rennes, les treize membres de celui-ci auraient à eux seuls une majorité suffisante pour faire échouer la réforme ou la création projetée (2).

Pourquoi nos intérêts sont sacrifiés. — Ceci vous explique, messieurs, en partie, pourquoi notre arrondissement a été si longtemps sacrifié et l'est encore.

Pour défendre les intérêts professionnels, un épicier de Martigné, un minotier de Redon, un cidrier de Montfort, sont autant qualifiés qu'un épicier, qu'un minotier, qu'un cidrier de Rennes. Ces professions peuvent être défendues par des mandataires habitant n'importe quelle ville de la circonscription.

(1) Jean CHOLEAU. — *De l'extension au tricot à la main de la proposition de M. V. Constant, député, relative à la protection des dentelles à la main.* Quimperlé, 1924.

(2) Annuaire officiel d'I.-et-V. pour 1930, Rennes, Simon édit.

Mais à côté de ces intérêts professionnels, il en existe d'autres qui concernent plus le pays que la profession, qui sont communs à des professions diverses et qui s'appliquent plutôt à la région habitée.

Ces intérêts-là ne sont pas suffisamment défendus à Rennes.

Des chiffres. ... Une fois de plus, prenons des chiffres. Ils établissent que l'arrondissement de Rennes compte 1 membre titulaire par 137 km² et l'arrondissement de Vitré 1 membre titulaire par 383 km².

Ce qui revient à dire que le commerçant électeur à la Chambre de Rennes vaut 3 s'il habite Rennes et qu'il vaut 1 s'il habite Vitré, La Guerche ou un autre centre de notre arrondissement.

La différence est choquante.

Et pourtant, si on se réfère aux travaux de la Chambre de Rennes, on est obligé de remarquer que ces travaux concernent bien plus les intérêts des pays que les intérêts de la profession.

Dévasement du port de Redon ? Intérêt de pays. Création d'une gare d'eau à la Mabilais : intérêt local. Création d'un aéroport, construction peu opportune d'un Hôtel de Chambre à Rennes. Toutes sont des initiatives qui intéressent bien plus un pays donné, une ville donnée, qu'une profession.

Il y a eu cependant quelque progrès à la Chambre de Commerce. On ne peut que féliciter ses dirigeants d'avoir désigné des correspondants dans les petits centres de Martigné, de La Guerche, de Gaël, corrigeant ainsi en partie les résultats des élections consulaires.

Mais il apparaît que ceci ne s'est fait qu'au détriment d'autres villes... et de Vitré en particulier.

Avant 1930, notre ville comptait deux membres titulaires et deux membres correspondants.

Aujourd'hui notre ville ne compte plus qu'un membre correspondant.

Avant 1930, notre association avait trois membres de son bureau à la Chambre de Commerce pour y porter les vœux du commerce associé.

Aujourd'hui, notre association ne possède aucun membre de son bureau parmi les membres titulaires ou correspondants.

On a choisi, en dehors de notre société, les deux correspondants qui remplacent nos deux membres démissionnaires et on a même choisi l'un d'eux en dehors de Vitré.

Avant 1930, les désignations de correspondants se faisaient sur la proposition des groupements locaux consultés par la direction de la Chambre.

L'an dernier (1930), et pour la première fois, notre vieille association qui compte 150 membres, qui vit, qui agit, qui prospère, n'a pas été consultée. Il en a été de même en 1931.

Et nous demandons aujourd'hui, alors que les ponts ont été coupés, par d'autres que par nous, si on a voulu punir notre groupe de son activité. Je ne le crois pas. La raison doit être ailleurs. Je crains qu'elle ne soit d'un domaine que les Chambres de Commerce devraient rigoureusement s'entendre...

Mais nos adhérents voudraient bien le savoir et ils m'ont prié de mettre à profit la seule occasion que nous ayons de nous rencontrer, vous Messieurs les délégués de la Chambre de Commerce de Rennes, nous les délégués de l'Union de Vitré.

L'intermédiaire. — Et c'est vers vous que je me tourne, mes chers collègues de l'Union de Canton de Retiers et je vous dis :

Vous appartenez à l'arrondissement de Vitré. Plus heureux que votre aînée, vous avez à la Chambre de Rennes l'un de vos membres. Vous y avez donc accès, ce qui nous est refusé. Vous plaidez notre cause et vous ferez facilement comprendre à la majorité des membres de la Chambre de Commerce que le chef-lieu de votre arrondissement doit avoir une représentation plus en rapport avec l'importance des intérêts dont il a la charge et en partie la responsabilité.

Une Chambre de Commerce à Vitré. — On a dit dans certains milieux : il faut créer une Chambre de Commerce à Vitré. C'est là une bien vieille idée.

Il me semble que le moment n'en est pas venu.

Il ne faut pas chercher à émettre les forces commerciales. Au contraire, on doit les grouper en de puissantes Chambres afin que les hommes de valeur qu'elles renferment, aient, pour les réalisations futures, l'autorité nécessaire (1).

Malheureusement, tant que des parties considérables de circonscriptions, comme les régions vitréenne, montfortaise, redonnaise, se verront sacrifiées aux ambitions de quelques vagues personnalités politiques, il est à craindre qu'elles ne recherchent, dans la création de chambres autonomes, l'instrument de progrès économique et social qui leur fait défaut présentement.

Si même, cet état de chose, contre lequel nous réclamons depuis trente ans, persiste, il sera nécessaire que les pays sacrifiés s'entendent et se libèrent de la sujétion actuelle.

L'action. — Malgré la situation présente que nous venons d'exposer sans acrimonie, mais avec l'indépendance nécessaire, nous avons cru que nous pouvions tout de même agir et nous avons agi.

Les discours de fin de banquet sont de bien belles choses. On passe tout de suite pour un homme merveilleux quand on prononce de belles phrases sonores. Autant en emporte le vent.

Nous préférons les actes.

Nous agissons.

* CONCLUSION.

Nous avons exposé le plus brièvement possible la situation qui est faite à Vitré et à son arrondissement dans l'économie régionale.

On ne manquera pas de nous répondre, comme on l'a fait à Martigné : « De quoi vous plaignez-vous à Vitré ? N'êtes-vous pas sur une grande ligne, n'avez-vous pas des express et des rapides vous permettant d'aller en peu de temps de Vitré à Paris ? N'avez-vous pas des wagons confortables et des trains nombreux ! »

* Oui, certes, nous avons tout cela pour aller à Paris. Mais n'oublions pas que si on peut joindre Paris en 5 heures, voire même en moins de temps, il faut 2 h. 40 pour aller de Vitré à Fougères, que de Vitré au sud de son arrondissement, Martigné, il n'y a

(1) Consulter à ce sujet : *Vitré-Journal* du 18 juillet 1909 ; *Ouest-Journal* du 22 mars 1931.

pas tous les jours des trains entre 5 h. 30 et 16 heures; que pour aller de Louvigné-du-Désert à La Guerche et en revenir après une journée passée au point terminus du voyage, trois jours sont nécessaires (1).

* Il ne faut pas oublier que sur 1 000 habitants de l'arrondissement, il en est 995 qui ont besoin de transports rapides sur des petites distances et 5 seulement qui vont à Paris fréquemment.

* Il ne faut pas oublier que les automobiles sont faits pour les personnes aisées et que leur emploi répété grève singulièrement les frais généraux d'un commerçant.

* Il ne faut pas oublier qu'en impôt du sang, la Bretagne a payé plus que sa part et que cette part est en raison inverse de celle qu'on veut bien lui reconnaître dans le gouvernement général du pays. Ne pas oublier non plus qu'en impôts d'argent, elle paie chaque jour, par suite du chiffre élevé de sa population, un tribut qui pèse lourdement sur ses épaules et dont elle ne retire pas un profit proportionné à son importance non plus qu'à ses besoins. En demandant à être traitée à égalité avec le Midi, la Bretagne ne réclame même pas son dû, mais un peu de justice.

* Puisque nous avons depuis quelques années un certain nombre de nos parlementaires parmi les dirigeants du Pays, nous attendons d'eux les décisions nécessaires. Les prendront-ils?

* Si, comme le reconnaissait M. Dautry, directeur du réseau de l'Etat, les députés méridionaux obtiennent facilement ce qu'on nous refuse, cela est dû à ce que, faisant abstraction de leurs idées politiques, ils savent s'unir pour le plus grand bien des territoires et des populations qu'ils représentent.

* Il ne faut pas oublier non plus que, malgré leur intelligence, leur dévouement, leur éloquence, leur talent, nos députés bretons n'ont jamais pu obtenir pour leur région la dixième partie de ce que le Midi obtient.

* Cela nous avons le droit de le dire sans être taxé de parti pris.

* Ce n'est donc pas dans le domaine de la politique des partis que l'on doit chercher le remède à l'état de chose actuel qui favorise injustement des régions au détriment d'autres régions.

* C'est bien plutôt dans une profonde modification des rouages administratifs, dans une plus juste répartition de la représentation nationale selon la population des pays et leur superficie.

* Il n'est pas juste que 3.500 électeurs élisent un député et qu'ailleurs 20.000 électeurs n'en élisent qu'un non plus.

* Il n'est pas juste qu'une ville, dans une circonscription consulaire, ait à elle seule autant de représentants à une Chambre de Commerce que toutes les autres villes et centres réunis.

(1) Horaire Louvigné-du-Désert à La Guerche-de-Bretagne. Distance: 80 km. *Aller.* — Départ de Louvigné-du-Désert: 9 h. 33 matin; arrivée Fougères: 10 h. 26. Départ de Fougères: 11 h. 55; arrivée à Vitré: 13 h. 16. Départ de Vitré: 16 h. 53; arrivée à La Guerche: 17 h. 34.

Retour. — Départ de La Guerche: 19 h. 15; arrivée à Vitré: 19 h. 52. Départ de Vitré: 23 h. 14; arrivée à Fougères: 0 h. 26; coucher à Fougères. Départ de Fougères le 3^e jour: 6 h. 5; arrivée à Louvigné: 6 h. 44.

La constitution elle-même du pays doit subir des remaniements profonds dans le sens d'une plus grande liberté des régions qui, de mineures doivent et peuvent devenir majeures et s'administrer librement quand il s'agit des besoins purement régionaux.

Nous devons réclamer l'incompatibilité entre les fonctions électives politiques: Sénateurs et Députés, membres des conseils généraux et d'arrondissement, maires et conseillers municipaux et les fonctions électives professionnelles: membres de chambres de commerce ou d'agriculture, conseil supérieur du tourisme et conseil national du commerce extérieur, conseils des prud'hommes, etc.

Enfin les intéressés doivent agir de telle façon que les fonctions électives, politiques et professionnelles soient toujours confiées à des hommes du pays, ayant leurs intérêts dans le pays, le connaissant par suite très bien et non, comme cela se pratique de plus en plus malheureusement, à des professionnels de la politique cherchant, d'un bout à l'autre du territoire un siège, oubliant le lendemain de leur élection la région qui les a accueillis la veille.

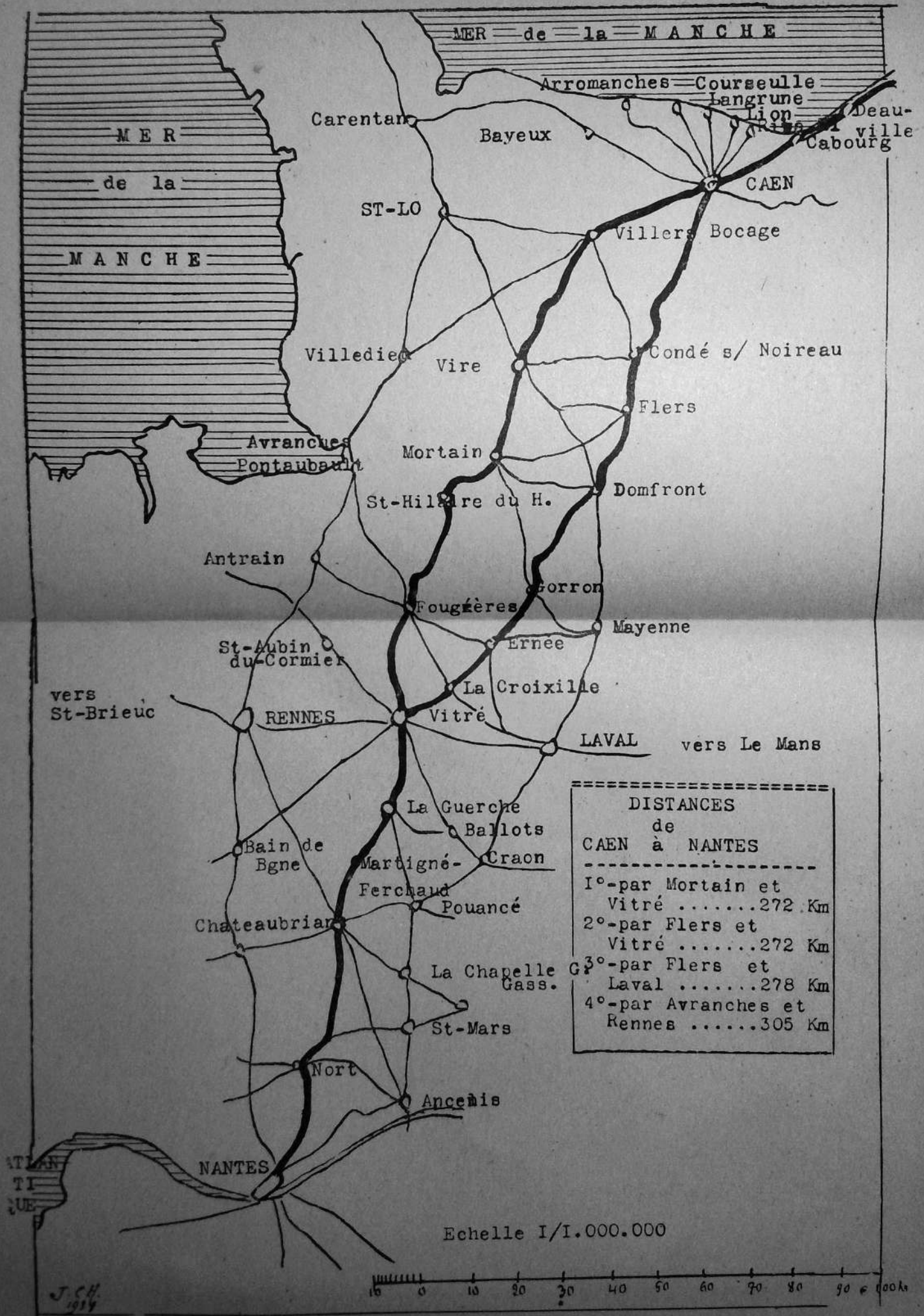
Telles sont, messieurs, les réflexions que me suggère l'examen fait devant vous et avec vous de la situation particulière de notre région de Vitré-Martigné, dans l'économie régionale.

Je m'estimerai particulièrement heureux si, ayant attiré l'attention de vos représentants politiques et professionnels sur les questions qui vous intéressent, je provoque, de leur part, la résolution de travailler activement, avec vous et avec nous à la réalisation de nos revendications communes.

Jean CHOLEAU.

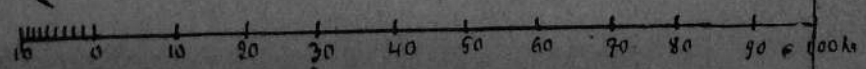


LES TRANSPORTS PAR ROUTE ENTRE CAEN & NANTES
 par La NORMANDIE et la BRETAGNE
 VITRE - La MER de la MANCHE et la LOIRE



DISTANCES de CAEN à NANTES	
1°-par Mortain et Vitré	272 Km
2°-par Flers et Vitré	272 Km
3°-par Flers et Laval	278 Km
4°-par Avranches et Rennes	305 Km

Echelle 1/1.000.000



J. CH. 1914

IMPRIMERIE DU NOUVELLISTE
RENNES

II. — LINGUISTIQUE.

Lexique Breton-Français des termes de l'Industrie textile
(Extrait des « Annales de Bretagne », organe de la Faculté des
Lettres de Rennes). — Rennes, Oberthür. édit., 1918.

EN PREPARATION :

I. — LINGUISTIQUE.

Lexique Breton-Gallo des Termes de l'Industrie textile.

II. — HISTOIRE.

*Un Pionnier de l'Influence française aux Etats-Unis, au
XIX^e siècle: le R. P. Michel-Claude Ronet, S. P. M.*

III. — VOYAGES.

Entre Landrevarzec et Landavran. — Croquis et impressions.

IV. — FOLKLORE

Quarante chansons populaires d'entre Fougères et Redon.

V. — ENQUETES ECONOMIQUES ET SOCIALES.

EN SOUSCRIPTION :

Questions Bretonnes des temps présents :

Tome I. — *L'Outillage économique de la Bretagne.*

Tome II. — *Les Industries d'hier et de demain.*

Tome III. — *Les réformes administratives et politiques
nécessaires.*

Les souscriptions au Tome I: *L'Outillage économique de la
Bretagne*, ouvrage d'environ 400 pages, broché, sont reçues chez
l'auteur à Vitré, franco 30 francs.