



Enquêtes Sociales & Economiques sur la Bretagne

Par Jean CHOLEAU

Secrétaire général de l'Union des Industriels et Commerçants Vitréens

VOIES FERRÉES & FLUVIALES

Ce qu'elles sont,
Ce qu'elles devraient être.

Un Programme



REDON

IMPRIMERIES RÉUNIES A. BOUTELOUP & FILS AÎNÉ

1911

Enquêtes Sociales & Economiques sur la Bretagne

Par *Jean CHOLEAU*

Secrétaire général de l'Union des Industriels et Commerçants Vitréens

VOIES FERRÉES & FLUVIALES

Ce qu'elles sont,
Ce qu'elles devraient être.

Un Programme



REDON

IMPRIMERIES RÉUNIES A. BOUTELOUP & FILS AÎNÉ

1911

VOIES FERRÉES & FLUVIALES

MESSIEURS,

C'était en 1904, au Congrès de l'*Union Régionaliste Bretonne*, à St-Pol-de-Léon, que fut lancée, par M. Lionel Radiguet, cette idée de Brest-Transatlantique qui depuis, répandue par un comité actif, n'a plus, dans tout l'Ouest que des partisans. (1).

Nous autres régionalistes qui ne sommes pas des spécialistes, mais plutôt des remueurs d'idées, de projets, des fureteurs, non pas de vieux bouquins poussiéreux, mais de besoins nouveaux, avons laissé aux hommes de métier le soin de mettre à point l'organisation future de notre grand port breton. Suivant la méthode que nous traçait la probable réalisation du vœu émis en 1904, nous avons cherché à en connaître les conséquences et les modifications qu'elle apporterait sûrement à notre système ferroviaire et fluviale.

C'est là, Messieurs, une question d'une importance telle que notre *Section Economique* n'a pas hésité à la mettre, depuis bientôt deux ans, à l'ordre du jour de ses travaux. — Le Groupe Parlementaire de Défense des Intérêts Bretons y attache également un grand intérêt.

Je voudrais aujourd'hui, non pas développer une étude sur ce sujet, mais seulement en indiquer les lignes géné-

(1) Consulter le Bulletin de l'Union Régionaliste Bretonne — 1904 — Congrès de St-Pol-de-Léon.

rales, me réservant de m'y arrêter lors d'un prochain congrès.

Mais auparavant, il me paraît bon de revenir sur certains arguments que l'on ne manque pas de produire contre le choix de Brest.

.*

Les arguments invoqués contre le choix de Brest, en tant que port transatlantique sont de deux ordres :

- 1° d'ordre maritime ;
- 2° d'ordre économique :

En ma qualité de terrien, vous me permettrez de laisser à d'autres, plus compétents, le soin de réfuter les premiers, me bornant aux faits d'ordre purement économique qui militent en faveur de Brest.

Les adversaires de Brest qui, presque tous, sont partisans du Havre, ont trouvé d'éloquents interprètes.

M. Maurice RONDET-SAINT, auteur de remarquables ouvrages, publia jadis des études fortement documentées sur cette question, études que discutèrent, non sans succès, les hommes éminents qui ont fait leur, le triomphe du grand port finistérien. — Parmi ceux-là, je dois citer tout particulièrement M. Maurice CARADEC qui, avec notre collègue M. Lionel RADIGUET, nous présenta un intéressant rapport au *Congrès de Jugon*, en 1908 (1).

M. Maurice Rondet-Saint, qui depuis est devenu partisan de notre projet, disait :

(1) Les questions de Brest-Transatlantique, des voies ferrées et fluviales bretonnes ont été l'objet de rapports et travaux dus à MM. Y. M. Goblet, Lionel Radiguet, H. Tortelier et Jean Choleau aux Congrès de St-Pol-de-Léon, Rostrenen, Jugon, Plougastel-Daoulas, Vitré et Châteauneuf-du-Faou.

« L'adoption de Brest-Transatlantique présente une objection fondamentale.

Pour créer un grand port de commerce, il faut tout d'abord que ce port réponde à une *hinterland* économique ; il faut que des produits naturels, des usines puissantes, l'accès facile dans l'intérieur de tout un pays, puissent alimenter le trafic colossal exigé par l'organisation d'un service de cette importance. Or, Brest n'a aucun accès sur l'intérieur de la France ; son *hinterland* est un pays pauvre, dénué de produits naturels propres à l'exportation et de mouvement industriel. Brest ne pourrait être considéré que comme un port de voyageurs.

« Or, il n'apparaît pas jusqu'à ce jour, que les paquebots, même les grands paquebots rapides, puissent se passer de l'appoint des marchandises, quelque non-sens qu'il semble y avoir à transporter des marchandises à des vitesses de plus de vingt nœuds, comme on le fait aujourd'hui. »

Une autre opinion que nos adversaires ne manqueront pas de présenter comme étant celle d'un Finistérien vient à l'appui de la première.

Dans sa thèse sur la « Basse-Bretagne » M. Camille VALLAUX, professeur de Géographie à l'École Navale, confirme, par anticipation, les dires de M. Rondet-Saint.

« L'avenir mondial du port de Brest ne semble pas assuré, écrit-il. On ne croit plus aujourd'hui qu'il y ait un intérêt majeur à réduire quand même la durée du voyage par mer... Quant au trafic des marchandises, le mouvement qui se dessine à l'époque moderne est encore plus défavorable aux prétentions de Brest. — Ce n'est pas quand l'axe économique de l'Europe se déplace sensiblement vers le centre que la vieille citadelle de

l'Armor peut espérer devenir l'entrepôt général du trafic atlantique. — Hambourg et peut-être plus qu'Hambourg, Rotterdam et Anvers, garderont la première place. — Le port de Brest est donc réduit à chercher autour de lui les éléments de son trafic » (page 262). (1)

Et plus loin, envisageant l'avenir de la Bretagne, M. Vallaux écrit :

« On ne peut guère entrevoir pour la Basse-Bretagne, malgré les espérances qui se font jour quelquefois, la perspective de devenir un grand entrepôt commercial pour les deux mondes, comme les bouches de l'Elbe, du Rhin, de l'Escaut et même de la Seine. D'abord la matière commerciale y manque, soit comme hommes, soit comme produits. — Le Bas-Breton, en général, n'a pas l'instinct du négoce, et la production, comme la consommation, est étroite et bornée. — Ensuite les routes maritimes et terrestres, qui pourraient apporter de l'extérieur hommes et produits, ne confluent pas en Basse-Bretagne, et n'ont pas plus d'intérêt à y confluer que dans le Kerry, le Cromwell et la Galice ». id. p. 311.

Les arguments présentés par les deux économistes MM. Rondet-Saint et Vallaux, peuvent donc se diviser en deux catégories :

1) Ceux tirés de la prétendue pauvreté de la Bretagne et de l'inaptitude des Bretons à tout trafic autre que le petit commerce terre à terre.

2) Ceux tirés du défaut de communications maritimes ou terrestres.

Comme moi vous êtes persuadés que cette prétendue pauvreté de la Bretagne est un mythe.

(1) Camille Vallaux, *La Basse-Bretagne, Etude de Géographie humaine.* — Paris - Cornély, 1906.

La Bretagne n'est pas cette terre de misère dont parlent d'aucuns. L'un des voyageurs les plus avertis de ce temps, M. ARDUIN-DUMAZET, a, dans « ses Voyages en France » (1), fait bonne justice de cette légende et raillé agréablement les auteurs sérieux qui se servent encore au XX^e s. des relations écrites jadis au XVIII^e siècle par Cambry et autres sur l'état du sol à cette époque.

Si, jusqu'à ce jour, l'industrie et le commerce se sont développés surtout près des côtes, sur la ceinture dorée de l'Armorique, cela est dû incontestablement aux facilités de communications, à l'attraction qu'exerce la frange maritime sur tous les Bretons, ainsi que scientifiquement l'a démontré M. LETACONNOUX (2). Mais cette attraction elle-même n'est qu'une conséquence d'un état de chose économique dû à ce que — autrefois — les seuls transports possibles se faisaient par voie de mer.

Le jour où l'intérieur aura les mêmes débouchés que la côte, il se développera d'une même façon. Peut-être même, sa prospérité sera-t-elle plus étonnante encore. — La Haute Bretagne en est, par contrées, un exemple frappant. —

Et, puisque l'on doit envisager surtout l'avenir, puisque l'organisation des réseaux ferrés et maritimes doit se faire bien plus en prévision du trafic de demain qu'à cause de l'état présent, nous pouvons — nous référant à la transformation progressive de tous les modes de l'activité bretonne, — dire que c'est sur le sol breton et particulièrement à Brest que l'on doit tenter la création de ce grand entrepôt commercial.

J'ai beaucoup de respect pour M. Vallaux, de sym-

(1) Arduin-Dumazet. — *Voyages en France.* — Paris, Berger-Levrault, 1909.

(2) Letaconoux J. — Notes comparatives sur la distance en temps entre l'intérieur de la Bretagne et la mer aux XVIII^e, XIX^e et XX^e s. — *Annales de Bretagne.* — 1908.

pathie pour la grande œuvre qu'il a entrepris de mener à bien ; mais, je suis forcé de constater que lui même — au cours de ce même ouvrage dont j'ai tout à l'heure cité des extraits, — dément son pessimisme. Ne conclut-il pas son étude ainsi :

« En tenant compte des horizons qui s'ouvrent et qui s'étendront d'année en année, on est en droit de dire que la population, si dense pour une région agricole et maritime, ne sera pas trop nombreuse le jour où le sol et la mer seront exploités comme ils doivent l'être ; le peuple armoricain pourra s'accroître encore — Bien plus, l'abondance du capital humain dont la valeur ne cessera d'augmenter, place la presqu'île armoricaine dans des conditions particulièrement favorables — tout compte fait, dit-il, la Basse-Bretagne — (et nous, nous ajouterons la *Bretagne* —) est un pays riche d'avenir et de forces jusqu'ici mal employées ou inemployées. » id. p. 312.

On ne saurait mieux dire, et jamais les promoteurs et les défenseurs de Brest - Transatlantique n'ont dit autre chose.

Si la Bretagne est, comme l'affirme M. Vallaux, un pays riche de forces mal employées ou inemployées, comment se fait-il qu'on lui reproche de manquer d'hommes et de manquer de produits.

Si, à ceux-là, nous citons les innombrables industries disséminées par tout le pays, ils ne manqueront de nous faire remarquer qu'elles sont dues toutes à l'initiative étrangère et que le Breton n'y figure qu'en qualité d'homme de peine ou de manœuvre. — C'est d'ailleurs, affirmeront-ils, la seule fonction qu'il soit capable de remplir.

Et voilà longtemps, en effet, que par beaucoup le

Breton est assimilé à la bête de somme. Une visite aux usines de Saint-Denis, un voyage sur les grandes lignes ferrées nous ferons voir nos compatriotes occupés à ces besognes dont les autres ne veulent plus.

Pourquoi nos concitoyens se voient ils dans la douloureuse nécessité de prendre la pioche du chemineau, d'aller s'enterrer dans les bagnes de la banlieue parisienne ? — Parce que, sur le sol natal, ils ne trouvent pas, même pour un salaire réduit, l'emploi de leurs bras et de leur intelligence. — Parce que, agriculture et industrie ne peuvent se développer assez rapidement pour absorber tous ces hommes énergiques qui ne manquent ni de bonne volonté, ni d'amour-propre national. Pourquoi en est-il ainsi ?

Parce que toute industrie d'exportation, parce que toute culture intensive pratiquées dans l'état actuel iraient au-devant de la ruine. — La surproduction — que nient certains économistes de la vieille école — est là qui guette nos manufactures, et, cette surproduction existera tant qu'on n'aura pas délivré notre pays breton de cette ceinture d'isolement qui l'enserme et paralyse son action.

Avant d'envisager cette importante question de voies de communication, il est bon de dire que, malgré cette déféctuosité, deux exemples pris aux deux pôles de la Bretagne démentent la prétendue inaptitude du Breton à toute initiative.

L'un de ces exemples, je le prendrai en Haute-Bretagne : c'est l'industrie fougèraise de la *chaussure*, l'autre au Pays de Léon : la *culture maraîchère*. Voici deux industries qui ne doivent que peu de chose à l'étranger. A Fougères, comme à St-Pol, à Roscoff ou Plougastel-Daoulas ; tous : propriétaires, directeurs, contremaîtres, ouvriers, vendeurs même sont bretons, de vieille sou-

che bretonne. Sans doute, l'on eut recours, à Fougères, les premières années, aux lumières de maîtres du dehors. Cela ne prouve absolument rien. Qu'on nous cite, en effet, en France ou ailleurs, une industrie vraiment nationale qui ne soit pas un peu redevable aux voisins. Et si je vous cite ces deux exemples : *Fougères* et *Plougastel-Daoulas*, c'est parce que, aux industries de ces deux pays, j'ai consacré jadis de nombreuses pages. (1)

Il est donc inexact de dire que la Bretagne manque d'hommes. — Ce dont elle manque, c'est précisément de débouchés rapides.

On se fait, croyons-nous, une fausse idée de la relation qui existe entre l'état économique d'un pays et ses voies de communication. Il n'est pas juste de dire que les lignes ferrées ou fluviales sont un résultat de la prospérité d'un pays, mais il est exact d'affirmer que, dans une région possédant des ressources inutilisées en hommes et en produits, — ce qui est le cas de la Bretagne — la création d'un réseau de transports a pour conséquences l'organisation et le développement du trafic de ce pays.

Les voies ferrées dont la Bretagne réclame l'établissement sont de deux sortes :

- 1) Les voies purement bretonnes ;
- 2) Les voies transcontinentales ou de pénétration.

Ce qui nous manque surtout, ce sont les voies exclusivement bretonnes reliant les ports de la côte nord aux ports de la côte sud. Ce qui nous manque, ce sont les grandes lignes transatlantiques reliant entre eux par leurs pointes et par leurs centres les deux continents européen et américain. Ce qui nous manque enfin, c'est

(1) La Grève des Chaussonniers de Fougères. — Revue populaire d'Économie sociale. — Paris, Marcel Rivière, 1907.
Plougastel-Daoulas. — Essai sur sa situation économique. — Lorient, Pays breton 1909.

un réseau de canaux bretons complet, communiquant avec le grand réseau français.

On est d'accord pour estimer que les grandes voies ferrées Nantes-Brest et surtout Rennes-Brest furent établies jadis d'une façon préjudiciable aux intérêts bretons. — Sans doute désireuse de ménager les populations terriennes et maritimes, l'administration d'alors conçut et exécuta de bizarres tracés qui ne profitèrent ni au côtes bretonnes ni à l'intérieur des terres. — Arguant sans doute, comme maintenant d'ailleurs, que les côtes n'avaient pas de production suffisante, que l'intérieur était en friche, on se basa simplement sur l'état économique du moment. — Dans la perspective d'obtenir dès le début un trafic rémunérateur, on fit passer les lignes ferrées par des centres comme Redon, Vannes, Auray, Quimperlé, Quimper, Guingamp, villes respectables à coup sûr, glorieuses d'un long passé mais dont le développement est arrêté pour toujours.

Toute notre magnifique ceinture côtière n'a pour la desservir que de ridicules tramways, bons pour le tourisme peut-être, mais inutilisables quand la concurrence commerciale est en jeu. Tout l'intérieur de la Bretagne est délaissé lui aussi, et n'est sillonné seulement que par cette ligne à voie étroite *La Brohinière-Carhair-Châteaulin* que nos descendants contempleront comme un vestige curieux des temps préhistoriques.

Les deux centres économiques d'avenir de Bretagne : *La Brohinière* et *Carhair* sont ce que vous savez ; ils ne sont pas ce qu'ils devraient être.

Ce que nous réclamons, c'est d'abord une *ceinture de lignes ferrées desservant tous les ports bretons de deux littoraux : les ports en activité et les ports en perspective*. — Ce que nous réclamons ensuite c'est toute une série de *lignes directes traversant la presqu'île du nord au sud*,

de St-Polet Morlaix à Concarneau; de Lannion à Lorient; de Saint-Brieuc au golfe du Morbihan; de St-Malo à St-Nazaire, afin de donner à la culture maraîchère de la côte morbihannaise un moyen rapide de transport et des facilités pour ses exportations en Grande-Bretagne. — Ce que nous réclamons encore, c'est une grande voie ferrée du Centre-Bretagne mettant en communication directe les milieux d'élevage et de production agricole, d'abord avec les ports des deux côtes, ensuite avec l'intérieur français.

Actuellement, nous sommes dotés de deux lignes improductives — relativement bien entendu — Nantes-Brest et Rennes-Brest, qui ne servent, comme on dit chez nous, « ni à Jean ni à Jeanne ». — Nos deux côtes ne peuvent avoir de relations rapides entre elles : il est préférable pour de Lannion gagner Carnac, passer par le Mans que d'utiliser les lignes de Bretagne !

Enfin, on nous construit, et nos Chambres de commerce et nos Conseils généraux persistent à continuer ces tramways, ces monumentaux et archaïques chemins de fer dits économiques, dont déjà les esprits ouverts et avertis reconnaissent l'insuffisance.

A-t-on tenté ces dernières années quelque chose en faveur de nos lignes ferrées ?

Au congrès de Rostrenen en 1907, l'U. R. B. sur ma proposition émettait le vœu de la création d'un Réseau breton unique groupant les diverses compagnies de chemins de fer et tramways, réseau placé sous le contrôle des Chambres de commerce de Bretagne. Ce n'était qu'un vœu irréalisable tant qu'on n'aura pas accordé aux corps constitués régionaux une plus grande liberté d'action.

Le rachat de l'Ouest, que nous avons combattu, a eu un résultat peut-être inattendu : il a attiré l'attention de nos parlementaires sur les relations ferrées de la Bretagne avec les autres régions.

Ces relations ont fait l'objet de quatre propositions de loi : les voici brièvement énumérées par ordre de dépôt.

1) Proposition de loi relative au développement normal du réseau de l'Ouest-Etat N° 2730, présentée par M. SENAC, député, en séance le 22 Juillet 1909.

2) Proposition de loi relative au développement normal du réseau Ouest-Etat N° 2873, présentée par M. LEFAS, député, en séance le 25 Novembre 1909.

3) Proposition de résolution tendant à réduire la voie d'accès de Paris à St-Malo par l'établissement d'un raccourci « Surdon-Couterne » présentée par M. CACHET, député, le 12 Janvier 1910.

4) Proposition de résolution tendant à l'établissement d'une ligne à express de Paris à Brest, présentée par M. le Comte de LEVIS-MIREPOIX, député, le 8 février 1910.

Ces quatre propositions furent renvoyées à la « Commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication. »

Je n'ai pas l'intention d'étudier en leurs détails ces intéressantes initiatives dont la réalisation aurait pour la Bretagne des conséquences peut-être inattendues.

Je me contenterai donc de résumer l'exposé des propositions législatives.

1° Proposition de M. SÉNAC.

Article unique :

La grande ligne d'intérêt général faisant dépendance de l'Ouest-Etat, partant de Paris, desservant Chartres,

Le Mans, Laval, Rennes, la Brohinière, St-Brieuc, Morlaix, Landerneau et Brest, desservie par des express et des rapides permanents, sera dotée de deux nouvelles amorces, soit déjà partiellement construites, soit à approprier, soit à construire, et ayant les mêmes caractères de lignes à express et rapides permanent, savoir :

— *La Brohinière, Saint-Méen, Loudéac, Pontivy, Lanvaudan et Lorient.*

— *La Brohinière, Saint-Méen, Ploërmel, Pont-du-Lac, Vannes.*

2° Proposition de M. LEFAS.

Article unique

Une ligne à express sera établie, pour relier directement *Paris à Brest*, en passant par *Dreux, Alençon, Fougères, Rennes et La Brohinière.*

3° Proposition de M. CACHET, dont l'urgence a été déclarée :

« La Chambre invite le Ministre des Travaux publics à faire étudier la construction d'un raccourci « *Surdon-Couterne* pour diminuer le parcours de *Paris à St-Malo* ».

Ce raccourci aurait comme avantages, d'après M. CACHET.

1) De créer la ligne la plus directe entre *Paris et St-Malo.*

2) De favoriser les échanges commerciaux entre les deux localités.

3) De diminuer sensiblement la distance kilométrique de *Paris à Brest* (de 29 kilomètres).

4) De favoriser le tourisme dans toute la région de

Bagnoles, Domfront, Mortain, Avranches et le Mont-St-Michel.

5) D'ouvrir au commerce plus facile la riche contrée qui s'étend entre *Surdon et Couterne.*

6) Enfin ce qui est urgent, de dégager toute la partie de la ligne de *Laval à Caen* et d'*Argentan à Flers.*

4° Proposition de M. de LEVIS-MIREPOIX :

La Chambre invite le Ministre des Travaux publics à faire étudier l'organisation d'une ligne à express pour relier directement *Paris à Brest* en passant par *Dreux*, la voie stratégique de *Versailles* par *Surdon, Alençon, Mayenne, Rennes, Brest.*

Les deux principaux résultats de l'exécution de ce nouveau tracé, seraient d'après l'auteur :

Le rattachement de la Bretagne à la Normandie réclamée par les Chambres de Commerce de l'Ouest et surtout par la côte nord de Bretagne.

Le rattachement de Brest à Paris par la ligne la plus courte.

Simple remarque :

Nos quatre députés, MM. *Sénac, Lefas, Cachet et de Levis-Mirepoix* résolvent les questions ferroviaires absolument comme si Paris était la *fin de la terre*. Ils n'ont pas l'air de se douter qu'au-delà de Paris, qu'au sud, qu'au nord de Paris existe tout un monde qui, lui, a un besoin urgent d'être mis en relation avec un autre monde, et cela par la Bretagne.

* * *

En terminant, si nous parlions de nos canaux bretons. En voilà qui n'ont pas beaucoup de sympathies en

Bretagne, surtout près de notre Chambre de Commerce de Rennes. C'est d'eux, évidemment que vient tout le mal ! Et l'on sait, à la Chambre de Commerce, faire retomber sur eux toutes les responsabilités.

A quoi voulez-vous qu'ils servent ces malheureux ! puisqu'ils n'aboutissent nulle part !

Leur prospérité dépend de la *fonction des canaux bretons aux canaux français* par la Loire rendue navigable, par le raccordement de la *Vilaine* canalisée à la *Mayenne* canalisée, par la création d'un canal joignant l'*Ille* au *Couesnon*. (1)

Voilà déjà de longues années que les Bretons du pays de Nantes se dépensent pour la navigabilité de la Loire. Les dernières et récentes expériences ont été couronnées de succès et font bien augurer de l'avenir.

Les siècles précédant la Révolution établirent tout un projet de canalisation bretonne.

On devait créer un réseau navigable faisant communiquer la Haute et la Basse-Bretagne, la Bretagne avec les provinces circonvoisines (Maine, Anjou), ce qui aurait mis fin à l'isolement économique de la Bretagne et activé le commerce à travers la province.

Le XX^e siècle qui accomplira du moins en partie — la navigabilité de la Loire sera-t-il aussi le siècle de délivrance pour nos canaux bretons. — Trouverons-nous parmi les membres des Chambres de Commerce de Rennes, de Laval et de Granville, les hommes d'initiative qui prendront la direction de ce mouvement. Il serait téméraire, croyons-nous, de l'affirmer.

Nos mandataires sont tous entichés de tramways et nul, parmi eux, ne se préoccupe de canaux.

(1) Consulter : *Autour du Rachat de l'Ouest et de Brest Transatlantique* Jean Choleau, Brochure 46 pages. Edition du Pays Breton, Lorient 1908.

J'ai fini. Ce rapport, trop long et trop diffus sans doute n'est qu'un exposé de ce que nous aurons à faire maintenant : c'est un programme.

Nous appelons toute l'attention de ceux qui travaillent, qui étudient, des membres du Parlement, des conseils généraux et municipaux, des Chambres de Commerce sur ces questions. Il n'en est pas de plus importantes, ni dont la réalisation soit plus urgente pour nous, pour la prospérité future de la Bretagne et partant de la France.

Jean CHOLEAU.

*Secrétaire de la Section Economique de l'U. R. B.
Industriel à Vitre.*

Mars 1911

