

Rapports du Préfet et
délibérations du Conseil
général / Conseil général du
Morbihan

23 août 1910

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

ÉTUDE D'UNE LIGNE DE PLÉLAN-MAURON PAR PAIMPONT ET
CONCORET — VŒU

M. *Maulion* donne lecture du vœu suivant :

J'ai l'honneur de soumettre au Conseil général un vœu tendant à ce que les pouvoirs de la Commission interdépartementale chargée d'étudier la possibilité d'une ligne Ploërmel-Plélan, soient étendus de façon qu'elle puisse porter également son examen sur la création d'une ligne allant de Paimpont à Mauron par Concoret et Le Bran.

Voici dans quelles conditions se présente à l'heure actuelle cette question, dont votre Conseil général ainsi que celui d'Ille-et-Vilaine ont déjà eu à se préoccuper.

A la suite d'une délibération du Conseil municipal de Concoret du 10 septembre 1905, le dossier d'une ligne de 35 kilomètres de longueur, réunissant le tramway de Rennes à Plélan avec celui en projet de Ploërmel à La Trinité-Porhoët et passant par Concoret, Mauron, Saint-Briec-de-Mauron, Evriguet, fut soumis au Conseil général dans la session extraordinaire du 8 janvier 1906.

Dans le rapport qu'il présenta au Conseil général le 23 août 1906, M. le général de la Foye concluait :

« 1° Que la demande du Conseil municipal de Concoret fût ajournée après la mise en exploitation des chemins de fer dont l'étude était terminée ou en cours ;

2° Que, pour lui donner une satisfaction immédiate dans une certaine mesure, des démarches soient faites auprès de la Société minière de Paimpont, propriétaire d'une voie électrique entre Paimpont et le bourg de Mauron, pour obtenir d'elle qu'elle transporte des voyageurs et se relie à Plélan. »

Ces conclusions furent adoptées.

Au début de l'année 1907, à la suite d'incidents divers, l'usine de Paimpont dut arrêter son exploitation, et la Société minière enleva son matériel, si bien que la motion de M. le général de la Foye devint irréalisable.

Au mois d'août 1907, M. Rawle, conseiller général de Plélan, proposait au Conseil général d'Ille-et-Vilaine d'utiliser la ligne abandonnée.

Le Département d'Ille-et-Vilaine, dans sa séance du 21 août 1907, nommait cinq Membres pour faire partie d'une Commission interdépartementale, avec la double mission d'étudier le raccordement des tramways d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan, au moyen d'une ligne reliant Plélan à Ploërmel, et l'établissement d'un tramway allant de Plélan à Mauron et suivant, à partir de Paimpont, la voie délaissée de la mine.

Le 23 août 1907, le Conseil général du Morbihan, de son côté, nommait cinq Membres pour constituer cette Commission interdépartementale.

L'utilisation de l'ancienne ligne de la Société minière rencontre de sérieux obstacles.

D'abord, le Conseil municipal de Concoret fit remarquer, à très juste titre, que la ligne en question passerait à 3 kilomètres du bourg, toujours en dehors de la Commune, et ne lui serait par conséquent d'aucune utilité.

Ensuite, après études, les Ingénieurs respectifs des deux Départements firent observer que la ligne projetée traverserait la forêt de Paimpont, ne desservirait qu'un nombre de villages restreint, que son trafic serait par suite insuffisant.

Le Conseil général d'Ille-et-Vilaine, dans sa séance du 20 avril 1908, décida de se ranger aux conclusions défavorables du rapport de M. Corbeaux, son ingénieur en chef.

Le 28 avril 1908, le Conseil général du Morbihan, à son tour, adoptant en cela l'avis de la Commission interdépartementale, décida d'abandonner le projet Plélan-Mauron par l'ancienne voie ferrée de l'usine.

Il ne restait donc plus à la Commission interdépartementale qu'un seul pouvoir, celui qui avait trait au raccordement des réseaux d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan au moyen de la ligne Plélan-Ploërmel, ligne dont, vous le savez, Messieurs, l'établissement soulevait de graves difficultés, par suite des exigences du Ministère de la Guerre voulant qu'elle ne traversât pas le camp agrandi de Coëtquidan.

Le 18 août 1908, le Conseil général du Morbihan prorogeait les pouvoirs de la Commission interdépartementale au point de vue de ce raccordement, sur un rapport de M. de Cuy au nom de la 2^e Commission. Deux jours après, au nom de la 2^e Commission encore, M. Le Norcy présentait au Conseil général le rapport suivant :

Messieurs,

« Comme suite à son rapport (bordereau 58) demandant le renouvellement des pouvoirs de la Commission interdépartementale chargée d'étudier le raccordement des chemins de fer d'intérêt local du Morbihan avec les tramways d'Ille-et-Vilaine, M. le Préfet nous communique, avec un rapport de M. l'Ingénieur en chef du Contrôle, une lettre par laquelle M. Delaunay, ingénieur de la Compagnie des chemins de fer du Morbihan, fait connaître que sa Compagnie est à la disposition du Département pour entreprendre les études des lignes Ploërmel-Plélan et Plélan-Mauron, études que vous avez demandées par votre délibération du 28 avril dernier, mais qu'elle ne pourra commencer qu'en octobre prochain.

« Votre 2^e Commission vous propose, Messieurs, de renouveler les pouvoirs de la Commission interdépartementale en ce qui concerne la ligne de Plélan-Mauron, pour que les études puissent être commencées. »

Les conclusions de ce rapport furent adoptées par le Conseil général du Morbihan.

Une question nouvelle était donc née, à l'étude de laquelle votre Conseil général s'était montré favorable.

Le rattachement de Plélan à Mauron ne serait-il pas possible suivant un autre tracé que celui auquel on avait primitivement songé et qui était condamné ?

Or, Messieurs, depuis le 20 août 1908, l'examen de cette question est resté lettre morte.

Dans sa séance du 20 juillet 1909, la Commission interdépartementale ne s'en est pas préoccupée. Lorsque, le 19 août 1909, le Conseil général du Morbihan a renouvelé ses pouvoirs, ce renouvellement n'a porté que sur la ligne Ploërmel-Plélan, si bien qu'elle n'a plus aujourd'hui qualité pour s'occuper d'une ligne Plélan-Mauron.

Voilà la situation exacte, Messieurs, et il me reste à justifier l'utilité du vœu que je soumets au Conseil général, au double point de vue du fond et de la forme.

Depuis le 20 août 1908, jour où le Conseil général ne se montrait pas hostile à l'étude que je sollicite de nouveau, aucune circonstance ne me semble s'être produite qui soit de nature à en démontrer l'inutilité ou l'inopportunité.

Au contraire, en Ille-et-Vilaine, la situation a fait un pas dans un sens favorable à cette étude. En effet, dans sa séance du 20 août 1909, le Conseil général d'Ille-et-Vilaine a approuvé l'avant-projet d'une ligne Plélan-Paimpont, Saint-Malon, Iffendic, Montfort, qui passe à une faible distance de la limite du département du Morbihan (1^k, 500 environ dans son point le plus rapproché, qui semble être le village de Talhouët). Il suffirait donc de relier Mauron à cette ligne pour ouvrir des communications rapides et directes avec Paimpont et Plélan d'une part, Saint-Malon, Iffendic et Montfort de l'autre.

La ligne dont j'entretiens le Conseil général traverserait, soit sur le territoire du Morbihan, soit sur celui d'Ille-et-Vilaine, une région très peuplée. A partir de Mauron, elle desservirait directement en Morbihan Le Crétan et les fermes importantes qui entourent cette agglomération ; en Ille-et-Vilaine, Le Bran, qui est une section de vote de la commune de Gaël. Rentrant de nouveau dans le Morbihan, elle passerait aux portes du Vaugriot, du Rocher, du bourg de Conivret. Si de Concoret, elle allait aboutir à Talhouët, elle desservirait Camper, le Dorbelais, le Pertuis du Fan, en Morbihan, et enfin, en Ille-et-Vilaine, une série de petits villages. Si de Concoret elle regagnait Paimpont, elle traverserait, en Morbihan, les agglomérations suivantes : La Roche, La Haie ; en Ille-et-Vilaine, les Rues-de-Bois, la Ville-d'Anet, les Rues-Pont-Gérard, Les Fontenelles.

Au point de vue d'ensemble, il n'est pas douteux que la ligne, dont en août 1908 le Conseil général avait aperçu l'utilité, rendrait les plus grands services.

Il ne faut pas oublier, en effet, qu'elle parcourerait, dans son passage sur le territoire de la commune de Concoret, une région fort riche en carrières et accroîtrait, par conséquent, dans des proportions notables des exploitations qui répondent à un véritable intérêt général, étant donné la pauvreté du canton de Mauron en pierres.

Elle mettrait en relations directes des régions entre lesquelles, le fait est notoire, se font des échanges commerciaux et agricoles importants.

Enfin, dans l'avenir, cette ligne pourrait être développée, continuée au delà de Mauron, et, passant par Saint-Brieuc-de-Mauron, rejoindre les tramways du Morbihan à La Trinité-Porhoët, gagner La Chèze pour desservir enfin le canton de Rohan. Il n'est pas besoin de démontrer les avantages qui pourraient en résulter.

D'ailleurs la ligne en question est réclamée par tous les Conseils municipaux intéressés. En Ille-et-Vilaine, les Conseils municipaux d'Iffendic, dès 1895, de Paimpont le 27 août 1905, demandaient avec insistance que les cantons de Plélan et de Montfort soient mis en communication directe avec celui de Mauron.

En Morbihan, le Conseil municipal de Concoret, en 1895, accueillait à l'unanimité le vœu de la commune d'Iffendic, émettant seulement le regret que la reconstruction de l'église le mit dans l'impossibilité d'ouvrir un crédit pour les études sur ce terrain. Le 10 septembre 1905, ce même Conseil municipal revenait à la charge et en 1907 « s'engageait à payer les frais d'étude pour les travaux du territoire de la Commune. »

Le 20 novembre 1904, le Conseil municipal de Mauron émettait le vœu de voir voter par le Conseil général une ligne Plélan-La Trinité-Porhoët.

En 1905, les Conseils municipaux de Saint-Brieuc-de-Mauron, d'Évriguet, de La Trinité-Porhoët, donnaient à leur tour la marque de l'intérêt qu'ils attachaient à voir une ligne de tramways relier Plélan-Mauron et traverser ensuite leur territoire, en votant les dépenses nécessaires à l'étude de la ligne sur le territoire de leurs Communes respectives.

La préoccupation constante des Assemblées municipales pour cette question est, pour le Conseil général, le meilleur gage de l'intérêt général qu'elle met en jeu et en même temps de la prospérité de l'exploitation à venir.

Quand on a jeté les yeux sur la carte, on s'aperçoit au premier coup d'œil que la ligne Plélan-Mauron ne ferait aucun double emploi, et qu'elle traverserait, au contraire, un vaste quadrilatère délimité par les lignes de Rennes à La Brohinière, Rennes-Plélan, Redon à La Brohinière-Ploërmel, Ploërmel-Plélan.

Enfin, au point de vue budgétaire, la construction ne paraît pas devoir entraîner des charges considérables.

La ligne aurait une longueur de 12 kilomètres environ, dont une partie serait sur le territoire de l'Ille-et-Vilaine.

Je ne songe pas à demander l'exécution immédiate d'une ligne et antérieurement à celles dont l'étude est autorisée ou est en cours. Je ne sollicite qu'une chose, c'est l'étude de la possibilité d'une ligne Plélan-Mauron, étude à laquelle le Conseil général s'était déjà rallié en août 1908, sur laquelle il pourra se prononcer ultérieurement en connaissance de cause, lorsque la Commission aura constitué un dossier complet. Le moment de faire cette étude me paraît particulièrement opportun.

En effet, la Commission interdépartementale, dont je demande l'extension des pouvoirs, doit se réunir prochainement pour étudier les divers projets faits par MM. les Ingénieurs des deux Départements au sujet de la ligne Ploërmel-Plélan.

N'est-il pas rationnel, puisqu'elle s'occupe de régions dont les intérêts sont communs, qu'elle soit appelée en même temps à porter son examen sur le vœu que je vous soumets ?

Comme conclusions et au point de vue de la forme je demande :

1^o Que les pouvoirs de la Commission interdépartementale soient étendus à l'examen de la question de savoir s'il est possible et utile de relier Plélan à Mauron, en passant par Paimpont et Concoret ;

2^o Que, si cette extension de pouvoirs est votée par le Conseil général, la délibération soit immédiatement transmise à M. le Préfet d'Ille-et-Vilaine pour qu'une décision analogue soit sollicitée du Conseil général de ce Département.

Paul MAULION.

M. le C^{te} de Gouyon : Je ferai remarquer à mon honorable collègue, M. Maulion, comme membre de la Commission interdépartementale de la ligne de Ploërmel-Plélan, que je ne mets aucune hostilité au vœu qu'il vous soumet, mais les Communes ont-elles couvert les frais d'études ?

M. Maulion : La commune de Mauron a, par délibération de son Conseil du 20 novembre 1904, émis un simple vœu favorable à l'établissement de cette ligne. La commune de Concoret s'est engagée à payer les frais d'études et la commune de Saint-Brieuc de Mauron a voté les fonds nécessaires. Je ne doute pas que toutes les Communes du canton de la Trinité-Porhoët n'émettent un avis favorable à la mise à l'étude de cette ligne. J'insiste donc pour que le vœu que je soumets au Conseil soit soumis aux méditations de la Commission interdépartementale.

M. de Gouyon : Je suis prêt à voter le vœu, mais il faut qu'à la Commission interdépartementale nous ayons un dossier et des engagements des Communes couvrant les frais d'études.