

La lutte entre le rail et la route dans le département du Morbihan au cours des premières décennies du XX^e siècle

Pendant des millénaires, les chemins ont constitué les principaux moyens de communication mais, mal entretenus, coupés par des rivières et des accidents de relief, traversant des forêts refuges de brigands, ils n'étaient pas favorables au développement des échanges. Utilisés localement par les paysans, ils ne permettaient guère que des contacts épisodiques entre les villages et la ville voisine. Les rivières et les grands fleuves offraient plus de possibilités et étaient massivement fréquentés.

L'invention du chemin de fer et sa diffusion au cours du XIX^e siècle va bouleverser le monde des échanges. Toutefois, en Bretagne, ces changements s'effectuent très lentement et, en 1914, la majorité de la population n'utilise pas les nouveaux moyens de transport. Les choses ont malgré tout changé ; la France rurale s'est définitivement ouverte au monde et l'économie ancienne s'est dissoute «comme sucre dans l'eau». Le chemin de fer rend possible le développement de régions jusque là isolées et permet le brassage des populations. Moyen de transport incontournable, son triomphe au début du XX^e siècle semble définitif. Pontivy, qui était à 24 heures de la mer au début du XVIII^e siècle, n'en est plus qu'à deux heures deux siècles plus tard¹.

L'automobile n'apparaît pas dans sa jeunesse comme une invention pouvant remettre en cause la suprématie du rail. Cependant, cette nouvelle technique va, dès les années précédant la première guerre mondiale, grignoter le trafic ferroviaire puis s'affirmer comme un redoutable concurrent au chemin de fer.

¹ Braudel, l'identité de la France, 3 vol., Paris, 1986.

² J. Le TACONNOUX, «Note comparative sur la distance en temps entre l'intérieur de la Bretagne et la mer au XVII^e, XIX^e et XX^e siècles», Annales de Bretagne, Tome XXIII, Avril 1908.

L'ère du rail

Les rivières bretonnes ont, de tout temps, été utilisées pour le transport des hommes et des marchandises. Les habitants de la région sud de la province, devenue aujourd'hui le Morbihan, utilisent intensément l'Oust et le Blavet³. Ces cours d'eau et leurs affluents sont cependant handicapés par des crues, des périodes de sécheresse et par une grande variété de profils qui nécessitent de fastidieux transbordements. Les techniques de navigation sont rudimentaires et le trafic, exercé localement par de petits groupes d'artisans, est caractérisé par sa lenteur. Le pouvoir a conscience des lacunes du réseau navigable breton et décide, dès le XVII^e siècle, de construire les infrastructures indispensables au développement économique de la province. De plus, l'intérêt stratégique d'axes de navigation intérieure reliant les différents arsenaux bretons (Brest, Saint-Malo, Lorient) est «le rêve de tous les ministres de la guerre⁴» de la monarchie française. Les travaux débutent en 1784, puis, après un bref arrêt dû à la Révolution française, Napoléon Bonaparte, dans un but essentiellement militaire, reprend l'idée de construction de voies navigables nouvelles, notamment la construction du canal de Nantes à Brest. En cas de blocus par une flotte ennemie, Brest peut ainsi être approvisionnée. La Restauration poursuit les premiers travaux effectués sous l'Empire. Bagnards et ouvriers libres s'épuisent pendant trente ans pour achever le réseau breton. Le 15 août 1855, avec l'inauguration du bassin à flot de Redon, l'ensemble du dispositif, soit 750 km de voies d'eau est alors totalement opérationnel.

Les premières années d'activité du canal de Nantes à Brest sont décevantes : «on n'organise pas en quelques années une flottille de péniches ni un corps de mariniers ; on ne crée pas du jour au lendemain des courants commerciaux nouveaux dans une zone rurale ayant jusque là vécu à l'écart des circuits commerciaux⁵.» Le canal a un trop faible tirant d'eau et comporte trop d'écluses (141 depuis son entrée dans le Morbihan jusqu'à Glomel) de dimensions insuffisantes (4,70 m de largeur, 25,70 m de longueur et 1,62 m de profondeur). Seules les péniches de type «nantais» de 100 à 130 tonnes peuvent y circuler. Cependant, la situation s'améliore progressivement. Le halage de péniches par des animaux mais aussi parfois par des hommes (la bricole) le long des cours d'eau est à la fois le moyen de transport le moins coûteux et celui qui autorise les plus lourdes charges. Une batellerie, vite florissante devient l'auxiliaire indispensable de l'activité

³ F. BOURDAIS, «La navigation intérieure en Bretagne depuis le Moyen Age jusqu'à nos jours», *Annales de Bretagne*, Tome XXIII, 1908, p. 337.

⁴ J. GUILLET et al., *La batellerie bretonne*, Rennes 1985, p. 19.

⁵ A. TRÉBAUL, «Le canal de Nantes à Brest», *Bulletin de l'Association bretonne, Congrès de Châteaulin*, Tome 69, 1960, p. 70.

économique régionale. Les marchandises transportées sont très variées ; épicerie (en particulier vin d'Algérie au départ de Nantes pour les grossistes locaux), matières premières (minerais pour les forges d'Hennebont), bois de chauffage ou à usage industriel (poteaux de mines, bois à tanins pour l'usine Rey de la Chapelle-Caro ou rondins pour les papeteries de Pont-Augan, Saint-Rivalain, Guégon ou Rennes), matériaux de construction (ardoises, pierres, sable...) produits énergétiques (tourbe de Brière, charbon anglais), engrais (surtout chaux des carrières de Montjean en Anjou), produits agricoles (céréales, pommes...). Le canal est un véritable progrès pour le monde rural ; «lorsqu'un marchand de grain de La Gacilly vend 60 tonnes de froment à la minoterie de Foveno, près de Malestroit, deux possibilités s'offrent à lui : la route (20 km) et la voie d'eau (33 km). D'un côté, c'est de 20 à 25 voyages avec une charrette, un cheval et un charretier. De l'autre, un chaland, deux hommes, un cheval pour tirer le bateau et quatre jours grand maximum pour le chargement, le voyage et le déchargement. Le choix est rapidement fait⁶ !»

En 1911, le trafic du canal de Nantes à Brest atteint son apogée avec 174 000 tonnes. Mais l'arrivée du chemin de fer, moyen de transport plus accessible et plus rapide, provoque le transfert de nombreuses marchandises vers le rail, même si les autorités affirment que les canaux doivent conserver leur rôle et participer à la prospérité du pays⁷. Le transport par eau se spécialise progressivement dans les marchandises pondéreuses. En 1923 le barrage de Guerlédan est mis en chantier. Les pouvoirs publics précisent qu'un système d'écluses assurera le franchissement de ce nouvel obstacle et qu'en aucun cas la circulation sur le canal de Nantes à Brest ne sera interrompue. Mais, dès 1928, malgré les protestations des élus, le projet de dispositif assurant le passage des bateaux est abandonné et l'interruption provisoire de circulation devient définitive. Le réseau breton est désormais coupé en deux et les autorités n'hésitent plus à déclasser certains tronçons et à les interdire à la circulation des péniches. Les mariniers ne désarment pas et se modernisent. Ils font l'acquisition d'automoteurs pour résister aux baisses des tarifs ferroviaires et aux camions de plus en plus nombreux. Ces efforts sont en partie anéantis par les grandes périodes de sécheresse des années 30, qui interdisent toute circulation fluviale pendant plusieurs mois. La réquisition de la plupart des bateaux pour des travaux dans les grands ports lors du second conflit mondial, puis leur destruction lors des bombardements, affaiblissent définitivement le canal face à ses rivaux. Après une courte reprise due à la reconstruction de l'après-guerre, la batellerie disparaît peu à peu. Le transport du bois, du vin, des engrais et de la chaux lui échappe progressivement au profit de la concurrence ferroviaire

⁶ J. GUILLET et al., La batellerie, op. cit., p. 218.

⁷ Discours de Napoléon III à Napoléonville (Pontivy) le 16 août 1858.

et routière. Seul, le sable de Loire lui assure une survie d'une dizaine d'années. Le dernier bateau à circuler sur le canal de Nantes à Brest a cessé son activité en 1977.

Beaucoup plus que la création de voies navigables, le chemin de fer a véritablement bouleversé le monde des échanges. Au XIX^e siècle, sous l'impulsion des pouvoirs publics, de grandes entreprises privées construisent le réseau national. Le Morbihan est exclu des premiers grands projets, aucune des grandes lignes prévues par la Monarchie de juillet ne concerne ce département lointain et peu industrialisé. Le Finistère décide de s'équiper par ses propres moyens en créant le réseau breton centré sur Carhaix. Le second Empire est l'époque des grandes réalisations, «le chemin de fer étant une pâture électorale privilégiée servant la cause locale des candidats officiels du régime», La Bretagne est cette fois concernée par les projets d'extension des grandes lignes et le nombre de kilomètres de voies ferrées dans le Morbihan s'accroît progressivement, bien que plus lentement que la moyenne nationale, et passe de 173 km en 1864 à 257 km en 1882. A l'origine, il est prévu d'articuler le tracé breton autour d'un axe principal traversant la partie centrale de la province et relié par des lignes secondaires aux grands ports de l'Atlantique et la Manche. En 1855, les autorités choisissent un autre projet organisé autour de deux axes principaux parallèles entre eux : l'un le long de la côte nord, l'autre le long de la côte sud de la Bretagne. Deux lignes secondaires, Redon-Rennes et Auray-Saint-Briec, doivent ensuite relier les voix principales. L'exploitation de ce nouveau réseau est concédée à deux compagnies concurrentes : la Compagnie de l'Ouest et la Compagnie d'Orléans.

En cette fin de siècle le chemin de fer est synonyme de développement économique. La loi du 11 juin 1880 prévoit des lignes de chemin de fer secondaires pour assurer la desserte de tous les chefs lieux de canton de France. Une nouvelle fois la déception est grande pour le Morbihan. Les «conventions Raynal», organisant la construction et distribuant les crédits de fonctionnement ne prévoient aucune ligne pour le département. Devant la démission de l'État et le désintérêt des compagnies, des voix se font entendre pour lancer l'idée de construction d'un réseau ferré départemental. L'affaire est urgente : «Nous sommes déjà dans un état d'infériorité par rapport à nos voisins. Il n'est pas possible de laisser les choses s'aggraver» (séance du conseil municipal de Vannes du 23 mai 1884). Les considérations financières et les discussions entre les municipalités retardent le projet. Finalement, en 1892, le conseil général prend la décision de construire un chemin de fer d'intérêt local à voie étroite. Après plusieurs années d'études, la réalisation des lignes est confiée à la Compagnie des Chemins de fer d'intérêt local du Morbihan (CM), société constituée en 1898 par un groupe

d'hommes d'affaires spécialisés dans des réalisations analogues dans diverses régions de France.

La convention de 1899 fixe la construction des premières lignes. Elle est bientôt suivie, en 1902, d'un nouvel accord qui ajoute un second réseau à celui précédemment attribué. Le concessionnaire qui doit suivre un cahier des charges très précis reçoit une subvention annuelle du Conseil général. L'expiration de la période d'exploitation est fixée en janvier 1949, date à laquelle «le réseau en pleine prospérité» sera remis au département.

Le réseau se constitue progressivement :

| | |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Première tranche 1899-1903 | Plouay - Ploërmel Locminé - La Roche-Bernard |
| Seconde tranche (1902-1906) | Pontivy - Naizin Pontivy - Meslan Plouay - Gourin |
| Troisième tranche (1907-1910) | Surzur - Port-Navalo |

D'après le Dr. Trecolle, Loco Revue, Octobre 1960, pagee 315.

Dès la fin de la guerre 14-18 on envisage de multiplier les liaisons mais les conditions économiques ont changé et la concurrence de plus en plus vive de la route met un terme aux projets d'extension. D'autre part, la construction des lignes donne libre cours aux critiques. Certains tracés sont défectueux, ayant été construits non par souci de rentabilité ou de service mais selon des préoccupations personnelles et des préférences injustifiées : «Des lignes furent purement électorales. D'autres évitèrent les bourgs pour desservir les résidences de personnalités influentes ; il y a quarante ans, le «petit train» s'appelait encore dans le Morbihan «la brouette des châteaux». Par contre on évita de passer sur le domaine des grands propriétaires quand ils refusaient de vendre le terrain nécessaire». Des gares, à l'exemple de Moulin-Gilet, sont construites en pleine campagne. La ligne Baud-Hennebont - Port-Louis a une fréquentation près de dix fois inférieure à celle de Pontivy-Vannes.

Les transports urbains bénéficient également de la technique ferroviaire. Si les locomotives à vapeur sont difficilement utilisables pour de

⁹ M.-H. WILMOTTE, «le chemin d'intérêt local du Morbihan. Constitution des réseaux, Bulletin de la Société polymathique du Morbihan, tome 44, année 1900, p. 315.

10 M. GAUTIER, La Bretagne centrale, La Roche-sur-Yon, 1947, p. 232.

très courts déplacements, les véhicules électriques permettent une utilisation urbaine. Chaque ville d'importance se sent dans l'obligation d'envisager l'utilisation de cette nouvelle technique. En 1901, la préfecture du Morbihan ouvre une enquête d'utilité publique pour la construction d'un réseau de tramways à vapeur dans la ville de Vannes. Alors que tout est prêt pour la mise en place du réseau dans les rues du chef-lieu du Morbihan, la défection de la compagnie chargée de l'exploitation des lignes provoque l'ajournement définitif du projet¹¹. Seule la ville de Lorient organise, dans le périmètre de son agglomération, un système de transport sur rail utilisé conjointement avec des vedettes qui relient le centre-ville à Larmor.

La Bretagne est dans la première moitié du XIX^e siècle, dépourvue de véritables voies de communication routières. L'intérêt stratégique d'un bon réseau routier est négligeable puisque cet espace «présente l'immense intérêt qu'il regarde non vers les frontières continentales mais vers des régions moins menacées». En 1832, après la tentative de la duchesse de Berry pour soulever les provinces de l'ouest en faveur de son fils, le gouvernement prend conscience de l'état d'isolement de la Bretagne et décide de construire un système de routes stratégiques dans les départements de l'Ouest. L'État y consacre d'importants crédits mais le Morbihan n'est pas concerné par cette décision. L'effort se concentre sur la partie centrale, alors dépourvue de grande voirie, en particulier la route Rennes-Brest. De plus, l'arrivée du chemin de fer disqualifie la route et le réseau routier se dégrade considérablement. L'enquête cantonale de septembre 1848 (A.N. C. 959) fait apparaître une situation véritablement catastrophique dans le Morbihan. Ploërmel déclare : «bien fort serait celui qu'on obligerait à trouver dans l'arrondissement un chemin praticable dans une longueur de quatre kilomètres à pied». Guer confirme cette inexistence de communications routières : «c'est à peine si on peut communiquer avec Ploërmel pendant six mois de l'année». Même la grande voirie est difficilement utilisable. L'axe principal du Morbihan reliant Nantes, Vannes, Lorient et Quimper est coupé par la Vilaine à La Roche-Bernard où il est nécessaire d'utiliser un bac. Un pont a été inauguré en 1839, mais par suite de la légèreté de la construction, le vent provoque dans «le tablier des mouvements ondulatoires qui le détériorent au point de le mettre hors de service, précipitant quelques tronçons dans la Vilaine». Plusieurs accidents graves ont lieu en 1866, 1869, 1870, et 1871, si bien que les autorités sont obligées d'interrompre totalement la circulation. Une construction provisoire est installée en 1872

¹¹ ADM, 57 J 458, Arrêté de la préfecture du 9.08.1901 et A.M. de Vannes (dossier tramways).

¹² H. CAVAILLÈS, La route française. Son histoire, sa fonction, Étude de géographie humaine, Paris, 1946.

¹³ G. Blaise, «Note historique sur les ponts de la Roche-Bernard», B.S.P.M., tome 100, p. 172.

mais l'étroitesse de la passerelle ne permet pas le passage de deux véhicules à la fois : «chaque voiture en s'engageant sur le tablier devait actionner une cloche placée sur l'autre rive pour éviter qu'une autre voiture ne s'y engageât en même temps, ce qui arrivait **quelquefois** ». Le pont Saint-Christophe sur le **Scorff** entre les communes de **Caudan** et Lorient est tout aussi inadapté au trafic routier. L'arrêté de police du 25 février 1913 précise que «le nombre de boeufs ou vaches passant à la fois sur le point ne pourra être supérieur à trente et que le passage aura lieu par bandes de dix bêtes au plus espacées les unes des autres de cinquante mètres au moins» et qu'il «est expressément défendu de courir sur le pont...¹⁵» Les seules routes utilisables sont construites en vue du roulage hippomobile pour des vitesses de l'ordre de 10 à 15 kilomètres par heure. Leur construction est très rudimentaire. L'absence de revêtement solide les transforme en bourbiers durant l'hiver et en pistes poussiéreuses en été. Il n'existe aucune carte et aucune signalisation routière. Le nom d'une commune n'est inscrit que sur la gare quand il y en a une.

Le transport hippomobile est très lent. Pour ne pas fatiguer son attelage, le voiturier, qui en est généralement le propriétaire, ne marche au pas que de jour et seulement une dizaine d'heures au maximum. Dans les agglomérations, des services sont organisés par les municipalités ou par des particuliers. A Vannes, certaines rues (rue du Roulage aujourd'hui rue du Général Leclerc, rue de la Fontaine) regroupent les voituriers spécialisés dans des transports sur de courtes distances. De multiples courriers ou commissaires (car ils font les commissions à la ville pour les gens de la campagne) y ont leurs arrêts de foires et marchés. Nombre d'entre eux sont aubergistes et utilisent leurs locaux comme point de départ et d'arrivée de leurs lignes. A la veille de la première guerre mondiale plusieurs commissaires ont des services quotidiens vers les villages alentour (Arradon, Baden...).

La renaissance de la route

Le rail écrasait tout et les grands axes routiers, déclassés, paraissent irrémédiablement condamnés. En revanche, dans les campagnes, le chemin de fer laisse de côté une multitude de petits villages, fait naître de nouveaux courants d'échange entre la gare et les espaces qu'elle délaisse et revitalise la route tout en apportant les matériaux de pavage et d'empierrement nécessaires à sa réfection. En Bretagne, le réseau routier s'améliore progressivement et, à la fin du siècle, tous les cantons disposent de voies

¹⁴ *Ibid.*

15 ADM, S 1 374, Arrêté de la préfecture du Morbihan du 25/02/1913.

routières pour communiquer entre eux. En ville, le train est un facteur inespéré d'enrichissement pour les transports hippomobiles. A Vannes, en 1899, l'annuaire du Morbihan indique que chaque hôtel a un omnibus qui conduit et va prendre les voyageurs pour le chemin de fer¹⁶. Les voituriers offrent une grande variété de véhicules de «place» et de «remise». L'entreprise Landois de Vannes propose dans une publicité ses victorias, landaux, coupés, calèches et breaks¹⁷. Mais, si la route profite de l'arrivée du chemin de fer pour accroître son trafic, elle garde toutes les caractéristiques des périodes antérieures. Sa modernisation devient un sujet d'actualité et les projets d'adaptation de la technique ferroviaire à la route se multiplient.

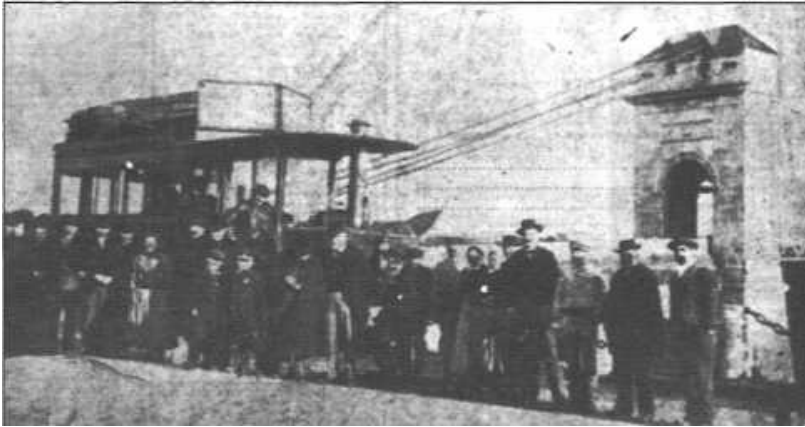
Pour certains, il est anormal d'abandonner les anciennes voies pour construire des lignes ferroviaires. En 1876, la compagnie générale des rails routes de France fait paraître une brochure soulignant l'intérêt que pourrait avoir l'utilisation des routes de France si elles servaient de support à des voies de fer et contacte infructueusement la préfecture du Morbihan pour procéder à des études de voies ferrées sur les accotements routiers. Cet échec ne désarme pas les candidats et, en 1878, un certain Delcourt propose au préfet un nouveau système composé d'un rail unique que le véhicule peut quitter lors des arrêts et ensuite reprendre pour continuer son chemin : «le matériel roulant possédant l'incomparable avantage de pouvoir toujours se garer, quittant et reprenant les rails à volonté». Toujours pour utiliser les structures existantes, Pellault, notable de la région de Josselin envisage la création d'un tramway empruntant la chaussée de halage le long du canal de Nantes à Brest. Et, pour que la batellerie ne soit pas gênée par ce nouveau trafic, il propose d'élargir la chaussée, de couper les arbres et d'exproprier si nécessaire. Malgré l'insistance et les courriers répétés de Pellault¹⁸, le préfet lui répond que ses prétentions à s'emparer gratuitement des dépendances du canal, réservées à la traction des bateaux, ne sont pas admissibles et rejette son idée.

Les projets d'adaptation du rail à la route, techniques difficilement réalisables, sont très vite abandonnés. La mise en circulation de machines à vapeur sur le réseau routier a plus de succès. Les premières locomotives routières sont nées vers 1830 en Grande-Bretagne. L'utilisation de ces lourdes machines pesant entre vingt et quarante tonnes provoque d'énormes dégâts aux chaussées si bien que le parlement britannique met rapidement fin aux tentatives de traction routière à vapeur. La France, à l'origine de la découverte de ce nouveau moyen de locomotion avec le fardier de Cugnot

16 ADM, Annuaire du Morbihan 1899, Imprimerie Galles.

17 ADM Annuaire du Morbihan, 1900, Imprimerie Guyon.

18 ADM, S 305, Courrier de Pellault au préfet du 10.05. et du 6.08.1882.



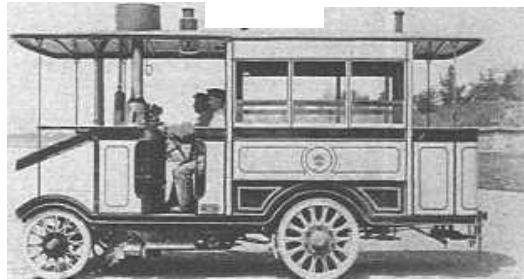
*Omnibus à vapeur appartenant à M. Josso épicier à Vannes
faisant la liaison Vannes-Sarzeau*

(Photographié ici lors d'une excursion à la Roche-Bernard)

(machine essayée en octobre 1769) va, à partir de 1850, construire des locomotives routières en s'inspirant de l'exemple britannique. La Bretagne aurait pu être une province pionnière puisque la principale et la plus innovatrice des entreprises de l'histoire de la locomotion routière à vapeur, les établissements «Lotz aîné», était installée à Nantes. Vers 1856, Lotz s'intéresse aux régions dépourvues de voies ferrées et étudie un véhicule routier de substitution. En 1865, plusieurs services réguliers sont organisés entre Nantes et Niort puis entre Nantes et Clisson.

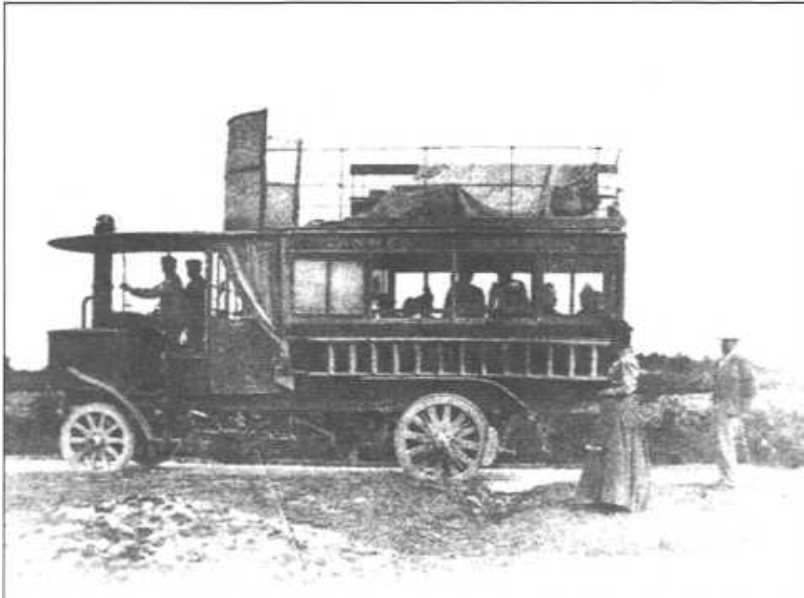
En 1866 le ministre des travaux publics publie un arrêté sur la circulation des locomotives routières. Les poids et dimensions sont réglementés (8 tonnes par essieu pour une longueur de 25 mètres) ainsi que la vitesse qui ne doit pas dépasser vingt kilomètres à l'heure. De plus, «toutes les fois que l'approche d'un train en effrayant les chevaux ou autres animaux pourrait être cause de désordre ou occasionner des accidents», la vitesse doit être réduite, voire suspendue. Enfin, pour ne pas confondre véhicule sur route et véhicule sur rail, l'approche d'une locomotive routière doit être signalée «au moyen d'une trompe ou de tout autre instrument de ce genre à l'exclusion du sifflet habituellement employé dans les locomotives qui circulent sur les chemins de fer.»

FRANCE - Breveté S. G. D. G. - ETRANGER



Autobus A VAPEUR SYSTÈME SCOTTE

SIÈGE SOCIÉTÉ



Le Morbihan reçoit la première demande de circulation pour une locomotive routière en 1887. Le projet envisagé par un certain Delmas de Cambacérès est grandiose ; celui-ci désire créer un réseau de transport de voyageurs et de marchandises à l'échelle de la Bretagne. Les lignes envisagées pour le Morbihan ont pour point de départ Vannes (vers Port-Navalo, la Roche-Bernard, Rennes) et Hennebont (vers Concarneau et Paimpol). Les voitures s'inspirent des omnibus : 20 places intérieures, 6 en plate-forme et 22 pour l'impériale. Le projet ne soulève pas vraiment l'enthousiasme des maires appelés à donner leur avis. Toutefois certaines municipalités se méfient de cette nouvelle technique : « je crois qu'il y aura des inconvénients pour les enfants et les vieillards. La vitesse des locomotives routières étant plus grande pourra écraser quelques voyageurs », « le passage de ces voitures pourra effrayer les animaux »... Le maire de Plouay, quant à lui, émet des a priori politiques sur la capacité du demandeur à diriger une telle entreprise et « voudrait savoir si Delmas de Cambacérès, ancien rédacteur du droit monarchique, a déjà dirigé une compagnie de voitures routières à vapeur ». L'état de la voirie demeure l'obstacle majeur à la réalisation des lignes. Les routes ne peuvent pas supporter de lourdes charges, elles sont trop étroites ou trop en pente dans la traversée de certaines agglomérations, les ponts sont en très mauvais état... Néanmoins la préfecture accepte le projet avec quelques restrictions de circulation : les trains doivent s'arrêter à l'entrée de Josselin (intra-muros la largeur des rues est de 2,80 m et les pentes vont jusqu'à 30 %) et au pont du Bono près d'Auray (« les voyageurs traverseront cet ouvrage à pied, les marchandises seront transbordées à l'autre extrémité où d'autres voitures stationneront... »). La première ligne Vannes - Port-Navalo doit être mise en activité en octobre 1887. Mais ce réseau de locomotives à vapeur ne se réalise pas. Effrayé par la complexité de son projet et sans doute déçu par les réserves de l'administration (et le manque d'aide financière ?) Delmas de Cambacérès préfère s'éclipser discrètement.

De nouveaux progrès techniques permettent d'améliorer les performances de ces volumineuses locomotives au fonctionnement très complexe. Le train à vapeur « système Scotte », composé d'une voiture motrice pour quatorze voyageurs et d'une voiture attelée pour 24 voyageurs, facilement adaptable aux routes des départements ruraux, intéresse un grand nombre de personnes. Un pharmacien de Vannes, un négociant de Pontivy, un courtier en assurances maritimes (et vice consul du Portugal) de

²⁰ ADM, S 305, réponse du maire de Noyal à préfet du 14.05.1887.

²¹ *Ibid*, réponse du maire de Saint-Armel à préfet du 15.05.1887.

²² *Ibid*, Réponse du maire de Plouay au préfet du 24.12.1886.

²³ *Ibid*, Rapport de l'ingénieur des ponts et chaussées du 23.07.1887.

Lorient... ont l'intention de mettre en service des lignes pour le transport de marchandises et de voyageurs²⁴. En 1897, Gilbert, entrepreneur dans les Côtes-du-Nord, où il exploite plusieurs lignes (à Lamballe et à Saint-Briec en liaison avec le Légué), propose ses services au préfet du Morbihan. Pour lui, la locomotion routière à vapeur est «l'intermédiaire entre l'état actuel des choses et les chemins de fer d'intérêt local. Il servira de pierre d'attente, il permettra de bien se rendre compte des besoins du pays, fixant ainsi pour l'avenir le tracé définitif des chemins de fer²⁵». Toutefois, pour faire circuler son train de 25 mètres, mu soit par la vapeur, soit par l'électricité, soit par l'air comprimé, il demande une subvention kilométrique sur trente années, ce qui paraît bien long pour une solution d'attente. L'administration est favorable à la création de lignes routières et accorde sans difficultés les autorisations de circulation. L'ingénieur en chef des ponts et chaussées déclare «qu'entre les ponts infranchissables, il reste de vastes distances comprenant des villes importantes où l'industrie des trains à vapeur peut s'exercer²⁶». La locomotive routière, simple diligence améliorée, n'est cependant pas considérée comme suffisamment fiable pour remplacer les chemins de fer²⁷. Son emploi est simplement envisagé pour relier les localités qui ne possèdent pas encore le chemin de fer. Les considérations financières bloquent les projets, la préfecture reste inflexible aux demandes de subventions et ne veut en rien engager les finances du département.

L'idée de faire circuler de véritables trains sur les routes est vite abandonnée avec l'arrivée des premiers omnibus, véhicules dérivés des trains mais mieux adaptés aux routes et aux besoins de l'époque. A Lorient, la première voiture à vapeur circule en 1898²⁸. En 1900, Josso épicier à Vannes, fait l'acquisition d'un autobus à vapeur pour livrer ses marchandises et assurer le transport des voyageurs entre Vannes et Sarzeau, ligne auparavant assurée par des omnibus à cheval. La gare se situe en bordure de trottoir, face à l'épicerie. En dehors de son parcours régulier l'autobus est parfois utilisé pour des excursions touristiques. Ce véhicule à impériale (étage supérieur), avec ses roues en bois cerclées de fer et sa chaudière chauffée au coke, impressionne les passants par son bruit et son odeur. Francis Decker, notable vannetais, le décrit dans un de ses articles : «Avant le départ, le chauffeur poussait les feux au maximum ce qui provoquait en pleine rue des volutes de fumée noire s'échappant de la cheminée du

²⁴ ADM, S 605, Courtier de E. Salmon au préfet du 25.11.1894, 8.01 et 16.03.1895.

²⁵ ADM, S 305, Courrier de Gilbert au préfet des Côtes-du-Nord du 18.06.1895.

²⁶ ADM, S 605, Rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées au préfet du 6.04.1897.

²⁷ *Ibid*, Rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées au préfet du 24.11.1897.

²⁸ G. Le Bouedec (sous la dir. de), *Le Morbihan...*, *op. cit.*, p. 222.

monstre **trépidant**.» La diffusion des camions à vapeur reste cependant confidentielle et se réduit au transport de lourdes charges. En 1928, le transport des générateurs de l'usine hydroélectrique de **Guerlédan**, d'un poids total de 33 tonnes 600, de la gare de Pontivy au lieu d'installation, nécessite l'utilisation d'un tracteur **Lanz** à vapeur.

L'arrivée de ces véhicules routiers est diversement appréciée par le monde rural. Le conseil municipal de **Kervignac** réuni en session extraordinaire en janvier 1898 «proteste à l'unanimité au nom de la sécurité publique et au nom de tous les agriculteurs menacés dans les intérêts de leurs productions par l'envahissement prochain de la traction **mécanique**.» A l'opposé, Pontivy exprime le voeu qu'un service public d'automobiles entre en service rapidement pour faciliter les déplacements des **voyageurs**. Les nouveaux véhicules posent d'importants problèmes de circulation. L'ingénieur en chef des ponts et chaussées expose le cas des traversées d'agglomérations les jours de foires et marchés où les rues «sont absolument obstruées par le stationnement des paysans de leurs bêtes et voitures. L'usage en Bretagne est, en effet, d'occuper dans les réunions en plein air, non seulement les terre-pleins affectés régulièrement aux transactions commerciales mais encore les chaussées des voies publiques : c'est là une coutume qu'il ne sera sans doute pas possible de **déraciner d'ici longtemps**.» La dégradation du réseau routier est inévitable. Le service de Josso semble avoir eu un effet destructeur sur la voirie empruntée puisque le service des ponts et chaussées déclare en 1909: «Tout le monde se souvient encore de l'expérience qui a été faite d'un service de Vannes à Sarzeau et le département du Morbihan comme **l'État** savent ce que lui ont coûté les travaux d'amélioration et de réparation des voies **empruntées**.» Devant les nombreux incidents («teneur des batteries attelées» selon F. Decker), les plaintes des habitants et, à la demande du ministère des travaux publics (circulaire du 6 mars 1896), de multiples arrêtés préfectoraux et municipaux organisent la circulation des véhicules automobiles. Le besoin de réglementation est d'autant plus indispensable que les progrès techniques bouleversent le monde de l'automobile et le font passer au stade de la grande diffusion.

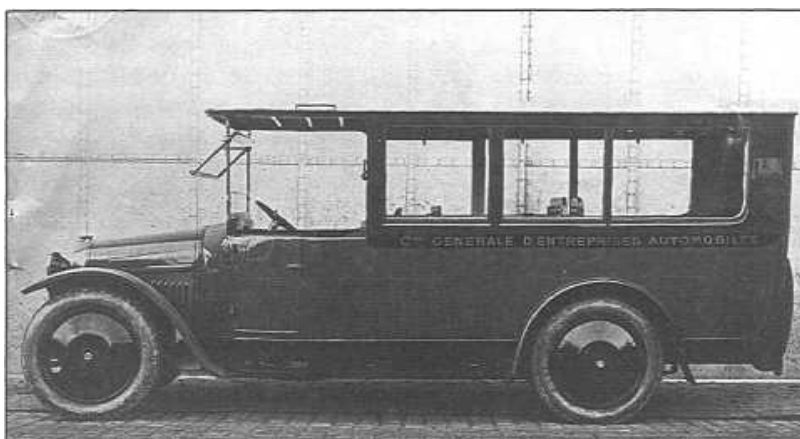
²⁹ Ouest-France du 24.02.1969.

³⁰ ADM, S 605, séance du conseil municipal de **Kervignac** du 16.01.1898.

³¹ Ibid., séance du conseil d'arrondissement de Pontivy du 10.08.1898.

³² ADM, S 305, Rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées au préfet du 6.04.1897.

³³ **Ibid**, rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées au préfet du 18.03.1909.



Autobus latil en service dans le Morbihan dans les années 1920

La «révolution automobile»³⁴

L'industrie automobile voit véritablement le jour vers 1880, avec l'invention du moteur à l'explosion. Elle se développe ensuite très rapidement dans les dernières années du ^{XX}^e siècle. Le nombre de véhicules en circulation reste malgré tout limité. Les utilisateurs se concentrent à Paris ou Lyon, grands centres industriels, berceaux de cette nouvelle invention. La possession d'une automobile dans les provinces lointaines comme la Bretagne, très longtemps l'apanage d'aventuriers ou d'aristocrates excentriques en quête de sensations fortes, reste marginale. Ensuite, de nombreuses personnes très au courant des récents progrès de la technique et disposant d'une certaine fortune (médecins, avocats...) font l'acquisition d'une automobile. En 1911, 305 véhicules à pétrole circulent dans le Morbihan (403 dans les Côtes-du-Nord, 575 dans le Finistère, 591 en Ille-et-Vilaine).

Les premiers moteurs à explosion, de faible puissance, ne permettent pas de construire de véritables engins de transport. Les transports sur de longues distances sont impossibles du fait des performances des machines, du mauvais état des routes, et sont inutiles devant l'efficacité des chemins de fer. Jusqu'en 1914, est considéré comme gros camion, tout véhicule ayant une charge utile minimum de 3 tonnes (5 tonnes étant le maximum atteint à

³⁴ Titre de l'ouvrage de J.-P. Bardou, J.-J. Chagnon, P. Erdogan, J.-M. Laux, Paris, 1977.

la veille du premier conflit mondial). Le transport par automobile apparaît cependant comme la solution de l'avenir et les constructeurs accentuent leurs recherches pour découvrir le véhicule idéal. Le train routier conserve des adeptes, les automobiles ayant trop peu de charge utile. Le colonel du génie Charles Renard conçoit un véhicule très complexe (système de cardans transmettant la force aux voitures de l'ensemble qui deviennent toutes motrices) mais supprimant tous les inconvénients du train sur route. L'ensemble mesure 18,50 mètres avec deux remorques et peut transporter une dizaine de tonnes à la vitesse de 13 à 17 kilomètres à l'heure. Grâce au principe du « tournant correct », chaque voiture suit la même trajectoire que celle du véhicule de tête. En 1909, Steinmann, armateur à Anvers, directeur du « comité d'étude pour les concessions de transports en commun de voyageurs et de marchandises par autobus et trains Renard », a pour projet de créer un vaste réseau de transport à l'échelle de quarante sept départements français. Steinmann s'appuie sur le bon fonctionnement de ses lignes en Belgique³⁵. Le projet est gigantesque : 270 trains complets, 2 953 personnes employées, 455 itinéraires différents couvrant 20 260 kilomètres de routes nationales et départementales. Le nombre de départs quotidiens est fixé à cinq sur tous les itinéraires (1 pour les marchandises, les autres pour les voyageurs). Le réseau doit être équipé de 100 dépôts avec ateliers de réparation et de 3 100 halles. Tout est prévu et calculé, du salaire de l'employé (1 500 F) au salaire du directeur général (10 000 F). Steinmann promet de faire l'acquisition de matériel français, de recruter du personnel selon les lois françaises, et de mettre ses trains à la disposition du gouvernement pour le transport de son matériel et de ses troupes en cas de conflit. Selon son promoteur l'entreprise est viable mais « a besoin de soutien de l'administration pour arriver à devenir payante pour les actionnaires... »³⁶. La durée de la concession est prévue pour dix ans pendant lesquels le département ne pourra subventionner aucune autre entreprise de transport sur le même parcours. Mais les efforts de Steinmann pour activer la fibre patriotique des responsables départementaux n'ont guère de succès et sa proposition est rejetée car ses services doublent la quasi-totalité des lignes de chemin de fer d'intérêt local. L'utilisation du train Renard va rester confidentielle du fait des difficultés et du coût prohibitif de son fonctionnement. La découverte récente en Australie de l'un de ces trains a permis de constater que sa consommation en carburant atteignant 280 litres au cent kilomètres.

Les progrès techniques permettent progressivement aux véhicules de devenir de véritables engins de transport en particulier pour les

³⁵ ADM, S 305, Courrier de Steinmann au préfet du Morbihan du 24.02.1909.

³⁶ Ibid, Steinmann propose « une subvention de 700 F par kilomètre qui permettrait de donner entière satisfaction à tous les intéressés et au gouvernement en cas de mobilisation générale ».

déplacements urbains. La ville de Paris est en 1905 l'une des premières grandes capitales à utiliser l'autobus et les omnibus à chevaux disparaissent définitivement de ses rues le 11 janvier 1913. En province, à l'exemple de Paris, des sociétés se créent pour développer ce nouveau moyen de locomotion. En 1907 l'entreprise parisienne SGA (Syndicat général automobile) aux multiples activités ayant pour cadre l'automobile (vente, achat, location, pièces de rechange, assistance juridique, assurances, réfection et construction de routes...) fait une demande de concession au conseil général du Morbihan pour la création de lignes automobiles entre Hennebont-Guémené, Le Faouët-Gourin, et Mur-de-Bretagne - Carnac (curieusement aucune grande ville du département n'est concernée). Le conseil général n'est pas défavorable à cette proposition mais la concurrence avec le jeune chemin de fer local risque de porter un grave préjudice aux finances du département. L'administration refuse de verser une subvention et le projet est abandonné.

L'ouest de la France est très peu touché par le transport automobile avant le premier conflit mondial. Charles Drouin, pour transporter les farines de son moulin, achète en 1912 le premier camion automobile ayant circulé dans les rues de Nantes. Cet engin suscite la curiosité, puis très vite, un vif intérêt de la part de particuliers désireux de l'emprunter pour aller aux courses ou aux fêtes régionales, pour déménager ou pour transporter leur vin. L'entreprise de minoterie, à la demande générale, se transforme en entreprise de transport et Charles Drouin devient l'un des premiers voituriers automobiles de France.

L'impossibilité de rouler à plus de vingt kilomètres à l'heure avec des bandages acier reste le handicap majeur des véhicules lourds. Le passage répété des omnibus creuse des ornières et transforme la voie publique en un véritable champ labouré. Les bandages élastiques en caoutchouc apportent une première amélioration mais, c'est l'invention du pneumatique par l'anglais Dunlop et les frères Michelin qui va résoudre le problème de la dégradation des routes. Les véhicules lourds doivent cependant attendre les années 1920 pour s'équiper en pneumatiques pouvant supporter des charges importantes. En 1897, le technicien allemand Rudolf Diesel (1858-1913) met au point un nouveau moteur qui tire parti du fait de l'échauffement d'un mélange détonant lorsqu'il est comprimé. Les avantages du moteur Diesel sont nombreux : suppression du dispositif d'allumage, utilisation d'un carburant bon marché, rendement supérieur à celui d'un moteur à essence. Le seul inconvénient, mais d'importance, est le poids : les cylindres doivent être très épais pour supporter les énormes taux de compression. Après la première guerre mondiale l'amélioration de la résistance des métaux permet

de les alléger et de les utiliser dans des véhicules automobiles. Aujourd'hui le moteur diesel est universellement employé dans les véhicules de transport.

En 1900, si le cheval est toujours roi (le 28^e et le 35^e régiments d'artillerie stationnés à Vannes possèdent plus de 3 000 chevaux), l'armée bien que sous-équipée (le service d'intendance ne possède alors que 8 véhicules automobiles), s'intéresse de plus en plus à l'utilisation des automobiles en temps de guerre. A la fin de la première décennie du siècle, un projet de loi organise le recensement des automobiles sur des bases analogues à celles du recensement des chevaux. Le matériel est classé suivant sa capacité, sa vitesse et son état de fonctionnement. A l'exemple de l'armée allemande, le gouvernement français institue la «commission des transports militaires» dont le but est d'étudier les moyens de faire augmenter le nombre de véhicules poids lourds dans le pays. Pour encourager d'éventuels acheteurs de véhicules possédant des qualités militaires, l'on procède, à partir de 1910 à un versement de subsides composés d'une prime lors de l'achat et d'un versement forfaitaire, pendant trois ans, pour les frais d'entretien. L'administration morbihannaise est opposée à la diffusion de ce type de matériel qui abîme considérablement les routes mais les intérêts militaires sont supérieurs et le préfet est tenu d'examiner avec toute la bienveillance possible les demandes de circulation de ces véhicules. De 1909 à 1914, le système du «régime des primes» qui peut représenter une part importante du coût du véhicule (un camion Berliet type M de 3 tonnes de charge utile reçoit au total 6 800 F pour un prix d'achat d'environ 15 000 F), favorise la vente de véhicules industriels. Ces mesures s'avèrent efficaces. En juillet 1914, l'armée ne possède que 220 véhicules mais à la mobilisation de 1914, la réquisition fournit 6 000 camions et 1 049 autobus. Pour les constructeurs, la première guerre mondiale est «une véritable bénédiction». Le parc de véhicules militaires qui est de 3 000 véhicules en 1915, passe à 40 000 en 1916 et à 95 000 dont plus de 50 000 camions en novembre 1918. La guerre avait imposé l'automobile comme véhicule de transport. Le camion apparaissait désormais comme un outil irremplaçable. Il ne restait plus à l'automobile qu' à livrer la bataille de sa diffusion.

Les difficultés du chemin de fer

Le vingtième siècle, pour sa majorité des départements ruraux français, est une période d'ouverture sur le monde extérieur. Ouverture des hommes qui sont de plus en plus mobiles mais aussi des marchandises que la ville demande et propose. Le Morbihan, département essentiellement rural, participe à ce mouvement en expédiant ses productions agricoles (pommes de terre, pommes à cidre, choux, petits pois...) et ses produits issus de la mer

(marée, conserves) en France et dans toute l'Europe. Le chemin de fer assure la quasi-totalité de ces transports. Son exploitation est considérée comme un service public dont aucune région ne peut être privée et dont tous les habitants doivent pouvoir user dans les conditions de la plus complète égalité. Les communes non encore équipées réclament avec insistance leur voie ferrée. En août 1927 le conseil municipal de Rohan constate avec amertume que la commune est le seul chef-lieu de canton à ne pas avoir sa ligne ferroviaire³⁸.

Si le rail considéré comme une nécessité vitale, son exploitation laisse libre cours à de nombreuses critiques. Considéré comme investi d'une fonction sociale autant qu'économique, assuré par le régime du monopole d'avoir tous les transports, il ne s'est pas soucié de calculer les tarifs d'après la règle commerciale du prix de revient mais suivant la valeur de la marchandise. Les tarifs ferroviaires sont ainsi d'une extrême complexité. Ils sont divisés en deux catégories : la grande vitesse pour les messageries et les denrées périssables, et la petite vitesse composée de six séries de prix selon la valeur et la fragilité de la marchandise. De plus, cette dernière catégorie possède un tarif spécial composé de vingt neuf barèmes différents. La multiplicité des compagnies nécessite le regroupement des wagons chargés des diverses marchandises selon les destinations ce qui est **difficilement** compatible avec le transport de produits périssables. Un colis de poisson partant à 12 heures de Quimper (et donc pêché la veille) arrive normalement à Redon à 16 h 45 et à Paris à 4 h le jour suivant. Pour rentabiliser ses lignes, la Compagnie de l'Ouest est obligée de reformer ses trains à Rennes pour les faire ensuite repartir sur la capitale. Mais «s'il y a un trop grand nombre de wagons, on en laisse quelques-uns. La compagnie appelle cela différer. Tant pis si l'un des wagons contient de la **marée**...» Ces retards sont réguliers et la marée qui arrive en retard aux halles de Paris est renvoyée à la vente du lendemain ; «lorsque les retards se produisent le dimanche, avec le repos hebdomadaire du lundi, la vente n'a plus lieu que le mardi. A ce moment, la marchandise est très dépréciée si même elle n'est pas complètement impropre à la **consommation**...» La Compagnie d'Orléans a adopté une réglementation très favorable pour se protéger des litiges. Elle n'est responsable que si la marchandise a été remise au plus tard 3 heures avant le départ du train et pour Paris le délai de transport est fixé à 72 heures à partir de l'heure de réception des marchandises. Seule concession, le poisson, marchandise excessivement fragile, est accepté dans les trains de voyageurs. Les transports régionaux ne sont pas mieux servis. Les importantes conserveries E Delory de Lorient reprochent aux compagnies de chemin de fer la lenteur de leurs transports. Pour l'approvisionnement de leur usine de

³⁸ ADM, S 1797, Délibération du conseil municipal de Rohan d'août 1927.

³⁹ ADM, 57 J 453, Séance de la chambre de commerce du Morbihan de mars 1909.

⁴⁰ *Ibid.*

Lorient ils constatent que, par suite des délais d'acheminement, les pois de la région de Carnac ne peuvent être manufacturés à Lorient que deux jours après la cueillette. Les grèves des chemins de fer provoquent la colère des expéditeurs d'autant plus que les employés des différentes compagnies ne suivent pas les mêmes mots d'ordre. Le manque de coordination et de communication du transport ferroviaire ne permet pas aux usagers de connaître les possibilités de communication, et les expéditions se font dans l'anarchie la plus totale⁴¹.

L'expansion économique des années vingt multiplie le volume des échanges et la demande en moyens de transport ne peut être satisfaite par les compagnies de chemin de fer. En octobre 1925, les expéditeurs de pommes de terre de la région vannetaise signent une pétition pour l'obtention rapide de wagons qui leur arrivent régulièrement avec des retards allant parfois jusqu'à dix jours⁴². Pour le syndicat des négociants et courtiers en grains et engrais, «c'est là une catastrophe qui nous guette : pas de wagons dans les pays de production, d'où grosses pertes pécuniaires et perte de fruits de première nécessité pour le producteur. Les pommes attendent dans les pays de production qu'il y ait des wagons pour les transporter⁴³.»

Les transports locaux de voyageurs fonctionnent au-delà de leur capacité. En septembre 1924, l'Union des commerçants de Lorient constate que la ligne Lorient-Hennebont «est très mal desservie, que les voitures servant au transport des voyageurs sont en état déplorable et menacent ruine, que certains jours la circulation est telle qu'il faut que les voyageurs soient serrés dans la voiture au point de ne plus faire un mouvement (nous avons compté certains jours 70 voyageurs dans une voiture ne comportant que 38 places)⁴⁴.» Le problème de la propreté soulève l'indignation de la chambre de commerce qui proteste contre l'état de malpropreté, contraire à toute loi d'hygiène, des tramways de Lorient⁴⁵.

Les compagnies ferroviaires, protégées de la concurrence grâce à leur situation de monopole, renâclent à améliorer leur service. L'automobile y trouve la situation idéale pour son insatiable appétit de conquête. Au lendemain de la guerre, un très grand nombre de camions militaires se

⁴¹ *Ibid.*, Courrier des «Pêcheurs d'Arvor» à la chambre de commerce du 4.10.1910 : «le train de marée fut assuré régulièrement et arriva à temps de sorte que ceux qui avaient expédié au petit bonheur sans se renseigner virent leur expédition à bon port tandis que ceux qui étaient renseignés, s'étaient abstenus».

⁴² *Ibid.*, Pétition des expéditeurs de pommes de terre du 10.10.1925.

⁴³ *Ibid.*, Courrier à la chambre de commerce d'octobre 1924.

⁴⁴ *Ibid.*, Courrier de l'Union des commerçants à la chambre de commerce de septembre 1924.

⁴⁵ ADM, 57 J 453, Courrier de la chambre de commerce à la compagnie de tramways d'octobre 1924.

trouvent disponibles pour des usages civils. Les industriels et les artisans en profitent pour s'équiper en matériel à moindre coût. Pour plus de sécurité la plupart des acheteurs préfèrent faire l'acquisition d'un modèle ayant fait ses preuves. L'entreprise Dubreuil de Vannes, société toujours en activité, profite de ces facilités pour se lancer dans l'aventure du transport automobile. Depuis 1864, cette entreprise familiale est correspondant du réseau d'Orléans en gare de Vannes et livre dans les campagnes alentour les colis arrivant par le train. En 1919, Dubreuil remplace un de ses véhicules hippomobiles par un camion Renault provenant des véhicules démobilisés et devient ainsi l'un des premiers propriétaires de camion du département. De la même manière, Charles Drouin de Nantes, qui a vu son camion réquisitionné et a été mobilisé en tant que spécialiste dans les premières automitrailleuses, remonte son affaire en 1919 en achetant des camions réformés provenant des surplus de l'armée américaine (camions Nash et FWD).

Le nombre de véhicules est en constante progression et la possession d'une automobile n'est plus réservée aux couches les plus aisées de la population. A partir de 1925, de nombreux commerçants et paysans font l'acquisition de véhicules. Les acheteurs se soucient de moins en moins de voyages d'agrément ou de déplacements particuliers et sont de plus en plus intéressés par les avantages que leur procure l'automobile au niveau de leur activité. Le Morbihan est touché par le phénomène. Cependant, avant 1921, les statistiques officielles ne nous permettent pas d'identifier les automobiles de loisirs et celles destinées au transport.

La multiplication des véhicules automobiles change totalement la fréquentation des routes du Morbihan. Les recensements de circulation sont très significatifs quant à l'évolution du trafic :

CRDP, *Transports, op. cit.*

| Année | Voitures à chevaux | Bicyclettes | Motocyclettes | Automobiles |
|-------|--------------------|-------------|---------------|-------------|
| 1903 | 92,3 % | 7 % | 0,2 % | 0,5 % |
| 1920 | 64% | 23,3% | 0,7% | 12% |
| 1934 | 11 % | 31 % | 2,6 % | 55,4 % |

Pour l'année 1934, les transports automobiles se répartissent ainsi :

- 14 % du trafic pour les camions
- 4,2 % pour les autocars
- 37 % pour les voitures particulières.

L'on remarque que la bicyclette se diffuse rapidement dans les premières décennies du siècle. Le transport hippomobile est progressivement relégué à un rang secondaire. Quelques voituriers tentent de résister même si la crainte qu'inspire l'automobile et les difficultés d'adaptation aux nouvelles techniques assurent la survie de quelques voituriers jusqu'à la seconde guerre mondiale⁴⁶. A La Roche-Bernard, la distribution des colis ferroviaires est assurée par une voiture à cheval jusqu'en 1932. Parmi les anciens transporteurs utilisant des voitures à cheval, très peu s'adaptent à l'automobile. Proche du milieu rural la plupart d'entre eux retournent au travail de la terre et ne prennent pas la décision d'acquérir un véhicule. Les chevaux ne sont plus utilisés que par les paysans pour de courts déplacements locaux ou par quelques nostalgiques du passé. L'exploitation forestière est la seule activité où les chevaux vont conserver leur rôle. Ils sont la seule possibilité pour pouvoir traîner les troncs d'arbres en milieu accidenté.

Les nouveaux transporteurs se recrutent tout d'abord parmi les professions techniques proches de l'automobile : mécaniciens, garagistes... Ces premières entreprises automobiles s'intéressent au transport des personnes qui, à partir des années vingt, se développe de façon spectaculaire.

Le développement du transport en commun par automobile

Comme lors de l'arrivée du train à la fin du XIX^e siècle, le transport par automobile apparaît comme une solution miracle pour désenclaver les communes rurales. Poussé par l'opinion publique, désormais majoritairement favorable à cette nouvelle technique, les collectivités locales prennent l'initiative d'organiser des lignes routières de transport en commun.

Le département du Morbihan a très tôt utilisé les services de l'automobile. Après le premier conflit mondial, un service est organisé entre la Trinité-sur-mer et Etel en attendant la reconstruction de la ligne de tramways réquisitionnée par l'autorité militaire en 1914⁴⁷. Ensuite l'aide de l'État pour la création de services routiers attire l'attention des conseillers généraux séduits par l'image de progrès de l'automobile. Mais comme le département finance déjà le chemin de fer d'intérêt local, la prudence est de rigueur. Le conseil général déclare que le but premier d'un service

46 G. Le Bouedec (sous la dir. de), *Le Morbihan...* op. cit., P. 222. En 1929 à Lorient l'on recense 25 voitures hippomobiles ou automobiles à la disposition du public.

47 ADM, S 1797, rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du 4.09.1920.

automobile est de permettre aux gens d'une région mal desservie par les chemins de fer de se rendre facilement à la gare la plus proche. Les liaisons avec la partie nord-est du département, en particulier les cantons de Saint-Jean-Brévelay et Grandchamp semblent réunir les conditions pour l'établissement de tels services⁴⁸. Mais très vite de multiples projets fleurissent de tous côtés. Maurice Marchais, conseiller général et maire de Vannes fait remarquer à propos des services subventionnés : «Il va sans doute se passer pour le service automobile ce qui s'est déjà passé pour le chemin fer, c'est-à-dire que chaque conseiller général voudra que le service automobile desserve son canton⁴⁹.» M. Marchais est trop optimiste. Ce ne sont pas les cantons mais toutes les municipalités du Morbihan qui vont exiger le passage d'une ligne de transport par automobile sur leur commune. En effet, le conseil général est vite submergé de courriers et de pétitions : Rohan, Ruffiac, demandent qu'une ligne fonctionne le plus vite possible, Josselin en attend de grands avantages pour toute la région, Pontivy en a un besoin urgent... Chaque commune essaie de trouver de multiples raisons pour disposer d'une ligne.

Les premiers véhicules sont très rudimentaires. En 1920, le ministre des travaux publics exige que les voyageurs soient transportés dans des véhicules aménagés de façon à différencier marchandises et voyageurs⁵⁰. En 1927, l'administration publie un cahier des charges pour les lignes subventionnées. Les voitures doivent pouvoir transporter au minimum 20 voyageurs et 500 kg de bagages à une vitesse moyenne de 20 km/h. Leur capacité de freinage doit permettre un arrêt sur 50 mètres à la vitesse de 25 km/h. Le confort des passagers est pris en compte : voitures closes et couvertes, hauteur intérieure minimum de 1,70 m, éclairage intérieur pendant la nuit, banquettes rembourrées, et chauffage lorsque la température extérieure descend en-dessous de 6 degrés. Le personnel doit posséder un minimum d'éducation : les chauffeurs savoir lire, écrire et compter, et les comptables des entreprises avoir une bonne écriture⁵¹.

Les grands constructeurs automobiles perçoivent rapidement que la multiplication des lignes subventionnées peut leur permettre d'écouler leur production. Le nombre réduit d'entreprises ayant la possibilité de faire de gros investissements en matériel routier ainsi que le souci d'obtenir le maximum de bénéfice, les incitent à créer leurs propres entreprises de transport. En juin 1932, André Citroën lance, avec quelques années de retard sur ses concurrents, sa société de transport. «Six mois plus tard, il exploite

⁴⁸ *Ibid.*, Séance du conseil général du 8.09.1921.

⁴⁹ ADM, S 1797, séance du conseil général du 8.09.1921.

⁵⁰ *Ibid.*, Circulaire du ministre des travaux publics du 19.07.1920.

⁵¹ ADM, S 1797, Cahier des charges des véhicules circulant sur des lignes subventionnées du 10.06.1927.

52 lignes, transporte 16 000 voyageurs par jour en parcourant 70 000 kilomètres. En juin 1933, il atteint le chiffre de 126 lignes, 360 000 voyageurs transportés et 130 000 kilomètres effectués quotidiennement...» Le conseil général du Morbihan ne tarde pas à être contacté par ces entreprises et choisit la Compagnie générale d'entreprises automobiles (CGEA), entreprise parisienne, filiale des automobiles industrielles Latil, spécialisée depuis 1919 dans les transports interurbains.

L'organisation du réseau routier se fait en fonction des transports ferroviaires : «Toutes ces lignes ont comme point de départ ou comme terminus des localités desservies par des voies ferrées d'intérêt général ou d'intérêt local et leurs horaires sont établis autant que possible en concordance avec ceux des chemins de fer de façon à faciliter les déplacements...» Le contrat entre le département et la société concessionnaire fixe les horaires, les tarifs, le nombre de voyages à effectuer quotidiennement ainsi que l'obligation d'avoir un véhicule de réserve. La durée de la convention est de dix ans à partir du 1^{er} janvier 1922⁵⁴. Les autorités sont conscientes d'un déficit probable dès la mise en place de certaines lignes mais le souci d'améliorer les conditions de vie des populations isolées, ainsi que les préoccupations électorales, poussent les conseillers généraux à financer le maximum de services.

La première ligne, ouverte dès la fin de 1921, relie deux fois par jour **Locminé** à Redon en passant par **Malestroit** et La Gacilly, ce qui permet à plusieurs cantons de l'intérieur du département d'être rapidement reliés aux grandes lignes de chemin de fer. Les créations nouvelles se multiplient au cours de l'année 1922. La ligne **Redon-Muzillac** est ouverte en janvier, **Questembert - La Roche-Bernard** en mars, **Pontivy-Quimperlé** en avril. Il est ensuite prévu d'ouvrir les lignes **Pontivy-Mur** et **Pontivy-Mauron** et d'étudier en priorité **Vannes-Mauron**. Seul, le service de **Josselin à Mauron** est retardé par crainte de trop faible trafic. Le département est désormais quadrillé par des lignes de transport ferroviaire et routier. Aucun point de son territoire n'est éloigné de plus de 10 km d'une voie de communication. En septembre 1926, le département possède huit grandes lignes subventionnées en majeure partie par les collectivités locales. Elles sont toutes exploitées par la CGEA avec Pontivy comme centre départemental :

- **Redon-Locminé** par **Malestroit** et La Gacilly
- Redon - Muzillac
- **Questembert - La Roche-Bernard**

52 T. Paillard, ouvrage en préparation sur la CGEA.

53 ADM, S 1797, rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du 26.08.1925.

54 *Ibid.* Alors que les lignes sont en fonctionnement depuis la fin de l'année 1921, la convention avec la CGEA, approuvée par le conseil général le 16.09.1924, n'est signée que le 24.09.1925.

Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles
2, Rue du Bou-de-Boulogne, PARIS

AUTOBUS DU MORBIHAN

Automobiles Industriels • LATIL »



**Bureaux de la C. G. E. A., PONTIVY, rue de l'Éclair ; REDON, Quai Surcouf ;
i JOSSELIN, à BEAUFORT, à AURAY route de Lorient.**

- Pontivy - Mur
- Pontivy - Quimperlé
- Pontivy - Josselin
- Vannes - Josselin
- Auray - Locomin

Ces services sont exploités jusqu'à la seconde guerre mondiale. Seules quelques modifications de détail sont prises pour améliorer l'exploitation et la rentabilité. Parallèlement à ces lignes principales, des services secondaires complètent le quadrillage du département. Le conseil général et certaines communes accordent des subventions à de petits transporteurs pour exploiter différents services locaux qui, dans la plupart des cas, fonctionnaient déjà depuis plusieurs années.

- Palais-Lacombe (Perreire).
- Palais-Sauzon (Perreire).

- La Roche-Bernard-Pontchâteau (Guillotin)
- Baden-Vannes (Francheteau)
- Lorient-Larmor (Coupannec)
- Damgan-Muzillac (Allain).

Les services de Belle-Ile causent, pour des raisons inexpliquées, d'importants soucis au département. Le conseil général veut y établir un service touristique⁵⁵. La recherche d'un concessionnaire s'avère très difficile. Les contacts pris avec Kermorvant, garagiste à Palais n'aboutissent qu'en janvier 1923. Une convention renouvelable est signée pour deux ans mais, à l'échéance de 1925, le concessionnaire résilie son contrat. Pour trouver un nouveau transporteur le département est obligé de passer une petite annonce dans les journaux. Il n'obtient qu'une seule réponse, celle de Perreire de Morlaix. Ce dernier obtient donc la concession mais semble avoir beaucoup de difficultés pour mettre en place son service car Kermorvant exige que Perreire lui rachète son matériel hors d'usage. Les pratiques commerciales sur l'île semblent différentes de celles du continent.

La population apprécie ces nouveaux services désormais indispensables. Mais cet engouement n'est pas sans poser de nombreux problèmes d'exploitation. Les conflits entre les municipalités sont fréquents. Guern désire une modification de la ligne Plouay-Pontivy à la grande colère de Bieuzy⁵⁶. Les 485 habitants de Beganne signent une pétition pour obtenir que l'autocar de Caden soit dévié vers leur commune⁵⁷. Ils obtiennent satisfaction ce qui provoque, bien entendu, l'indignation des habitants de Caden. Les arrêts des véhicules de la compagnie subventionnée se situent généralement en face d'un débit de boissons ou d'un hôtel. En effet, il est nécessaire de disposer d'un lieu abrité pour déposer ou retirer d'éventuels colis et ces deux types de commerces apparaissent comme les plus pratiques. Ceci provoque parfois des réclamations de la part des voyageurs. En 1932 un «groupe de Neulliac» écrit au préfet : «L'arrêt de l'autobus est bien mal placé pour nous par ce temps froid il est bien dur de rester en plein air sans abri, il y a le débit Potier mais par ce temps de vie chère il nous est assez de payer l'autobus quitte à rentrer au débit Potier prendre un vers (sic)⁵⁸.» Les demandes de nouveaux arrêts pleuvent sur les bureaux de la compagnie et du conseil général. L'abbaye de Thymadeuc demande un arrêt parce que les voyageurs sont obligés de faire «soit quatre kilomètres à pied, soit trois

55 ADM, S 1798, séance du conseil général du Morbihan du 7.09.1921.

⁵⁶ Ibid., séance du conseil municipal de Guern du 18.12.1921.

⁵⁷ Ibid., séance du conseil municipal de Beganne du 7.08.1921.

58 ADM, S 1571, courrier d'un groupe d'habitants de Neulliac au préfet du 15.02.1932.

kilomètres avec en plus l'ennui de payer pour ces trois kilomètres qu'ils auront à faire dans l'autre sens...» Si, dans ce cas, la CGEA accepte un arrêt facultatif d'autres sont difficilement acceptables. Pour certains passagers, les lignes départementales sont au service de tous les citoyens. En conséquence, les voyageurs ont le droit d'exiger d'être déposés à l'endroit de leur convenance. En février 1925, la CGEA se plaint d'un passager particulièrement irascible qui s'oppose régulièrement au «refus arbitraire du conducteur...» de s'arrêter, tout en injuriant l'entreprise concessionnaire. Malgré l'opposition des Ponts et Chaussées, le conseil général accorde les demandes d'arrêts, au moins à titre facultatif. L'accroissement des contraintes augmente considérablement la durée des trajets. Pour un parcours de seize kilomètres entre Pontivy et Mur-de-Bretagne, l'autobus met cinquante quatre minutes.

Les arrêts ne constituent pas les seules difficultés de fonctionnement des lignes. Les jours de grande affluence nécessitent des moyens de transport supplémentaires. Ainsi, les habitants de Saint-Jean-la-Poterie réclament une grande voiture car il leur est impossible de monter dans l'autocar les jours de marché à Redon⁵⁹. Comme elle n'a pas de solution pour résoudre ces problèmes, la CGEA est sujette à de très nombreuses critiques de la part des usagers qui lui reprochent de ne pas effectuer convenablement son service. Les plaintes au sujet de retards considérables et de correspondances ferroviaires manquées sont fréquentes, en particulier sur la ligne Malestroit-Redon. Il semble qu'avec la multiplicité des arrêts et les divers services que doivent rendre les autocars, le temps réel de transport soit très difficile à gérer. Le conducteur de la ligne locale de Belle-Ile semble, quant à lui, particulièrement agressif puisqu'il insulte tout le monde y compris maire et secrétaire de mairie, transporte du vin pour son propre compte et fait peu de cas de ses clients : «la voiture est peu confortable et pas très propre : charbon, pétrole, huile, fûts de vin et autres encombrant l'intérieur de la voiture à tel point que certains s'installent sur la marchandise...».

Certains fonctionnaires bénéficient de cartes de circulation, attribuées par la préfecture, leur donnant le droit de circuler gratuitement sur les lignes subventionnées par le département. La liste des bénéficiaires est très longue et comprend entre autres le préfet, les contrôleurs des contributions indirectes, les commis des PTT chargés du service de la radiodiffusion, les inspecteurs de police, les capitaines du corps des sapeurs-pompiers... Les

⁵⁹ *Ibid.*, courrier au maire de Bréhan-Loudéac du 23.08.1923.

⁶⁰ ADM, S 1358, courrier de la CGEA au conseil général du 28.02.1925 (affaire De Ligny).

⁶¹ ADM, S 1358, demande du 19.05.1925.

⁶² ADM S 1798, rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées (1927).

plus nombreux à utiliser ces services sont certainement les gendarmes qui, à cette époque, ne disposent encore que de **bicyclettes**⁶³.

Pour que le système fonctionne correctement, il doit disposer de moyens financiers et donc de subventions suffisantes, nécessité qui se heurte à la rigueur du budget départemental. Le montant de la subvention totale à verser, par le département avec le concours de l'État, à la CGEA est calculé au nombre de kilomètres parcourus et est négociable tous les ans, selon l'augmentation des prix de base (carburants, pneumatiques, journée d'un conducteur). Si le département, après plusieurs réclamations, finit par obtenir une subvention du ministère des travaux publics, cette aide ne tarde pas à diminuer dans la cadre d'une réduction de charges de financement des transports publics (en 1926, le projet de loi de finances fait passer la subvention générale allouée aux transports réguliers par automobiles à un million de francs seulement au lieu des six millions attribués précédemment⁶⁴). Cette diminution est d'autant plus critiquée qu'elle s'accompagne d'une augmentation générale des charges fiscales et des coûts de fonctionnement. Le conseil général s'insurge contre cette situation et la société concessionnaire déclare, qu'elle ne peut continuer ses services. Dès lors, le département envisage de supprimer certaines lignes déficitaires. Mais, selon la CGEA l'exploitation du réseau **morbihannais** constitue «un ensemble organisé de telle sorte, tant au point de vue matériel qu'au point de vue du personnel, que si nous faisons des suppressions nous ébranlerions l'organisation technique et financière de toute son exploitation⁶⁵.» Les municipalités sont contactées pour couvrir une partie du déficit. En cas de refus, des itinéraires pourraient être modifiés et certaines lignes supprimées. Les communes refusent ce chantage, d'autant plus qu'elles savent qu'une telle mesure serait impopulaire et aurait de graves conséquences politiques pour les conseillers généraux. Certaines municipalités demandent même la suppression des services subventionnés au profit des services libres qui les remplaceraient avantageusement. La concurrence est en effet de plus en plus acharnée. La situation de la CGEA qui n'a jamais été brillante s'aggrave continuellement. La recette kilométrique voyageurs passe de 1,52 F en 1933 à 1 F 18 en 1936...⁶⁶». Comme il n'est pas possible d'augmenter les tarifs, déjà supérieurs aux transporteurs libres, la CGEA recherche d'autres solutions⁶⁷. Elle prend diverses mesures pour faire revenir une partie de la clientèle : baisse de tarif, abonnement scolaire, abonnement ouvrier... Tout ceci est insuffisant et la situation financière de la compagnie continue de se

⁶³ ADM, S 1571, courrier du chef d'escadron de gendarmerie au préfet du 09.04.1923.

⁶⁴ *Ibid.* Lettre du ministre des travaux publics aux préfets du 7.12.1925.

⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶ *Ibid.*, séance du conseil général du 22.10.1937.

⁶⁷ ADM, S 1571, courrier du directeur de la CGEA au préfet de mai 1936.

dégrader. Le département prend finalement à sa charge la totalité du déficit et augmente régulièrement le montant des subventions.

Les véhicules subventionnés par l'État doivent, en cas de besoin, assurer un service postal et cela à un tarif spécial fixé par l'administration. Ainsi, les véhicules de la CGEA disposent d'une boîte à lettres pour cette activité complémentaire. Cependant, les horaires des autobus ont des difficultés pour correspondre avec ceux du courrier et certains parcours sont impraticables pour les services publics⁷⁰. Le ministère des PTT est dans l'obligation d'organiser des services complémentaires pour relier les communes isolées aux lignes routières. En 1921, un service «à pied ou à bicyclette», est envisagé pour relier Bains et Sixt à la ligne Redon-Carentoir⁷¹. L'année suivante une automobile subventionnée relie Pontivy et Rohan pour le service des postes. L'administration va jusqu'à utiliser certains transporteurs comme «facteurs intérimaires» ce qui n'est pas sans poser de graves problèmes. A Belle-Re le courrier subventionné offre un «service déplorable» avec un matériel vétuste et non entretenu ; très souvent les marchandises ne sont pas livrées et le concessionnaire profite de la situation pour détourner des mandats-cartes à domicile⁷².

À la fin des années 1920 l'administration des postes innove avec la poste automobile rurale. Les services du courrier deviennent autonomes et s'organisent autour de circuits quotidiens à horaires précis desservant un certain nombre de communes rurales. Le circuit de Vannes-nord est mis en service en 1929. Il dessert huit communes et cinq lieux-dits, deux fois par jour, du lundi au samedi. Ce service est très rapide puisqu'une voiture ne met que deux heures dix pour effectuer la totalité du parcours. Les avantages sont nombreux pour la poste. L'objectif est d'établir une liaison étroite entre les agglomérations rurales et la ville de Vannes : avance de l'heure de la distribution du courrier, levée plus tardive des boîtes à lettres, possibilité d'effectuer des opérations postales courantes. Des activités auxiliaires permettent de rentabiliser le service : transport de voyageurs, de colis, de messageries à destination du chemin de fer, et commissions. L'administration des postes donne quelques exemples des commissions qui peuvent lui être confiées : «les commandes à faire chez n'importe quel commerçant qui lui sera nommément désigné (boulangier, boucher, épicier, mercier...), des ordonnances à faire exécuter chez les pharmaciens, etc... etc⁷³». La poste automobile rurale se développe rapidement dans toute la France. Le nombre de circuits passe de 50 au 31 décembre 1929 à 251 au

⁷⁰ *Ibid.*, courrier du directeur des postes au préfet du 25.12.1923

⁷¹ *Ibid.*, courrier du directeur des postes au préfet du 6.12.1921.

⁷² Archives départementales du Morbihan, S 1798, courrier du directeur des postes au préfet du 2.03.1932.

⁷³ Archives départementales du Morbihan, S 1358, Brochure sur le circuit de Vannes-nord (horaires).

31 décembre 1932, et les voyageurs transportés de 102.234 à 1.096.368. Dans le Morbihan, le circuit de Vannes-nord est abandonné quelques années après sa mise en fonction. À la fin des années 1930, un seul service fonctionne dans l'est du département entre Saint-Méen-Mauron-Ploërmel-Josselin.

Les services subventionnés ne sont pas les seuls à fréquenter la route. L'absence de réglementation assure la prolifération des services libres, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises.

Les transports sous le régime de la liberté

L'accroissement considérable des possesseurs d'automobiles multiplie les services libres de voyageurs : « tout garagiste dont les affaires périllicitaient, tout mécanicien, tout chauffeur sans travail se sont improvisés transporteurs⁷² ». La crise économique des années trente accentue le phénomène. Les constructeurs profitent de l'aubaine et consentent des conditions de crédit favorables. De plus, ils peuvent écouler, en véhicules d'occasion, l'ancien matériel utilisé par leurs propres compagnies de transport.

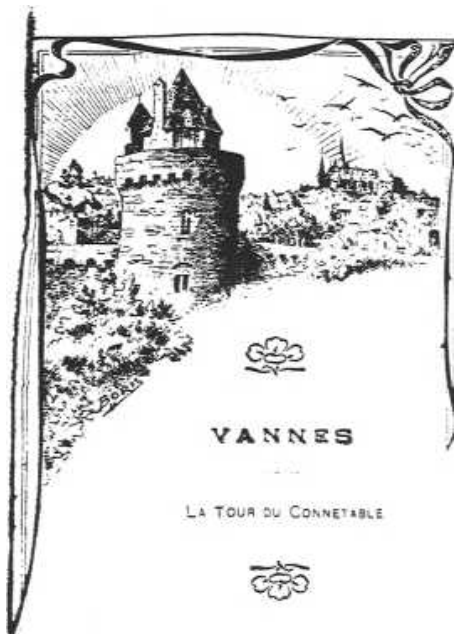
Ainsi, tout possesseur d'un véhicule automobile devient tout naturellement transporteur pour les habitants de sa commune. S'il va au chef-lieu de canton pour le marché, à Vannes ou à Lorient pour affaires, il ne manque pas d'emmener voyageurs et marchandises dans son véhicule contre une petite rémunération. Tout le monde fait du transport au détriment des professionnels et cette situation va en s'amplifiant⁷³. De nombreuses personnes font l'acquisition d'automobiles de grande dimension pour effectuer des services occasionnels : Danigo : grains, engrais pommes à Saint-Barthélémy (véhicule de 22 places), Gastine : électricité et mécanique à Sainte-Anne-d'Auray, le Mancq : beurres et oeufs à Vannes (9 places), Trehin : boulanger à Riantec (22 places), Juhel : hôtel à Muzillac (20 places)... Pour ces possesseurs d'automobiles, le transport est une activité accessoire mais naturelle puisqu'ils possèdent un véhicule. Bertin, négociant en fruits et légumes à Lanvénehen, déclare que son véhicule de

⁷² Archives départementales du Morbihan, S 1604, Considérations sur la concurrence en matière de transports par automobiles (1932).

⁷³ Archives départementales du Morbihan, S 1572, rapport de l'administration (1935) « Depuis quelques années à la campagne, le moindre propriétaire d'automobile ou de camionnette fait du transport en commun quand l'occasion se présente, le plus souvent les jours de foires et de marchés. Peu instruits (mention ensuite barrée) mal outillés, incapables pour la plupart de tenir une comptabilité, ces petits transporteurs qui ne tirent pas des transports le plus clair de leurs ressources ont cru pouvoir gagner beaucoup d'argent avec leur entreprise ».

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE — DÉPARTEMENT DU MORBIHAN

MINISTRE des POSTES, des TÉLÉGRAPHES et des TÉLÉPHONES



POSTE Automobile Rurale

SERVICES POSTAL
TRANSPORT DE VOYAGEURS
DE COLIS POSTAUX
DE MÉSAUBERIES V. et P.
ET DE
POMMES DE VERTS

CIRCUIT DE VANNES-NORD

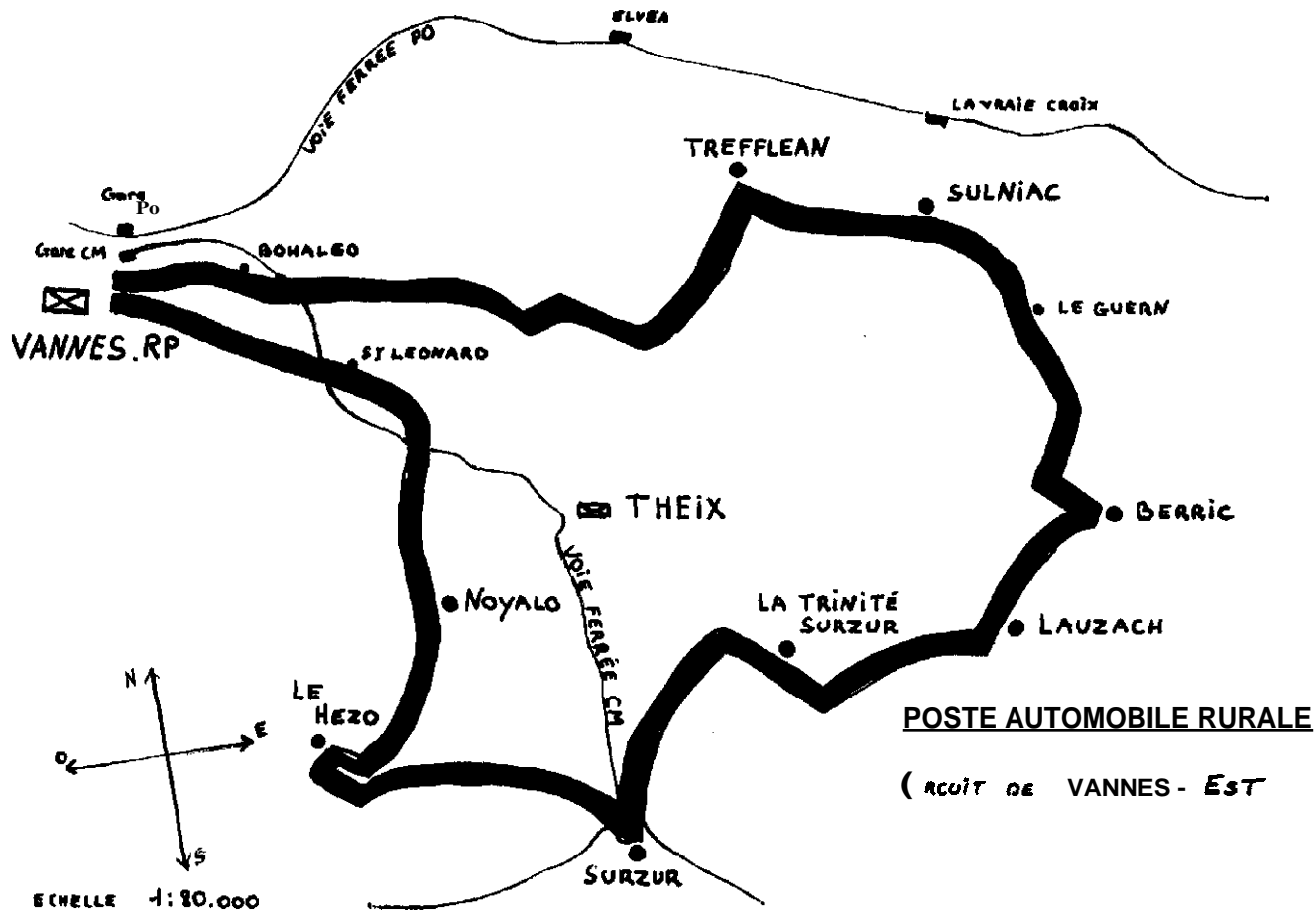
Février 1930

Horaire 1
Mercredi, Vendredi

| LUCALITES | 1 | 2 |
|-------------------------|-------|-------|
| SAINT-AE octroi de | 17 10 | 17 35 |
| SAINT-AE | 17 16 | 17 24 |
| LE POTEAU | 17 25 | 17 35 |
| VANNE > octroi de | 17 35 | 17 44 |
| VANNES. bureau de poste | 17 43 | 17 54 |
| | 17 50 | 18 01 |
| | 17 58 | 18 08 |
| | 18 05 | 18 16 |
| | 18 13 | 18 24 |
| | 18 20 | 18 31 |
| | 18 28 | 18 39 |
| | 18 35 | 18 46 |
| | 18 43 | 18 54 |
| | 18 50 | 19 01 |
| | 18 58 | 19 08 |
| | 19 05 | 19 16 |
| | 19 13 | 19 24 |
| | 19 20 | 19 31 |
| | 19 28 | 19 39 |
| | 19 35 | 19 46 |
| | 19 43 | 19 54 |
| | 19 50 | 19 58 |
| | 19 58 | 20 08 |

Horaire 2
Mardi, Samedi

| LUCALITES | 1 | 2 |
|-------------------------|-------|-------|
| SAINT-AE octroi de | 17 10 | 17 30 |
| SAINT-AE | 17 16 | 17 28 |
| LE POTEAU | 17 25 | 17 34 |
| VANNE > octroi de | 17 35 | 17 44 |
| VANNES. bureau de poste | 17 43 | 17 54 |
| | 17 50 | 18 01 |
| | 17 58 | 18 08 |
| | 18 05 | 18 16 |
| | 18 13 | 18 24 |
| | 18 20 | 18 31 |
| | 18 28 | 18 39 |
| | 18 35 | 18 46 |
| | 18 43 | 18 54 |
| | 18 50 | 19 01 |
| | 18 58 | 19 08 |
| | 19 05 | 19 16 |
| | 19 13 | 19 24 |
| | 19 20 | 19 31 |
| | 19 28 | 19 39 |
| | 19 35 | 19 46 |
| | 19 43 | 19 54 |
| | 19 50 | 19 58 |
| | 19 58 | 20 08 |



28 places lui sert surtout pour son commerce et, le cas échéant, pour transporter des personnes et des colis qu'on lui confie, les transports s'effectuent au petit bonheur : « Je vais à Lorient à peu près une fois par semaine et sur la route je prends des personnes et des marchandises mais je n'ai pas d'itinéraire fixe ». Le Boul'h complète son véhicule de la même façon « comme stationnement je prends les personnes le long de la route à leurs signes ». Certains organisent de véritables lignes régulières : Neaud commerçant en épicerie et en mercerie à Cléguerec organise un service automobile avec la camionnette de son commerce en reliant le mercredi (jour de foire et marché) Saint-Aignan, Seglien, Silfiac, Sainte-Brigitte et Malguénac à Cléguerec. Selon l'intéressé ce service est très utile à la population car le mercredi est jour d'audience publique de perception et de visite médicale du médecin de Pontivy. Les véhicules utilisés sont généralement fort rudimentaires. Ce sont le plus souvent des camions équipés de bancs de bois. La camionnette de Lemasson de Caden dispose de trois bancs pour 15 voyageurs et peut être bâchée en cas d'intempérie. Pour mettre un frein à cette situation anarchique, la Fédération de l'industrie estime opportun d'envoyer aux présidents des chambres de commerce quelques conseils sur les matériels utilisables pour les transports de personnes. Les bennes sont interdites et les véhicules à carrosserie ouverte doivent avoir un bâchage obligatoire, une hauteur intérieure au moins égale à 1,65 m, et des montants de ridelles renforcés de façon à ce que dans les virages les voyageurs ne risquent pas d'être projetés sur la chaussée.

Si de telles initiatives sont réellement artisanales et ne peuvent être considérées comme de véritables services de transport, des entreprises dont l'unique profession est le transport de personnes voient le jour. En 1926 l'administration des ponts et chaussées recense trois véritables services réguliers non subventionnés (Locminé-Vannes, Muzillac-Vannes et Sarzeau-Vannes, ces trois lignes doublant des services ferroviaires subventionnés). A partir des années 1930, les lignes se multiplient sur tout le département. En 1932, la gendarmerie constate la prolifération de services qui assurent quotidiennement de multiples liaisons avec une fréquence d'horaires inconnue jusqu'alors. Le plus important transporteur de voyageurs du Morbihan est la STAL (Société des taxis et autobus lorientais) qui, avec ses 16 véhicules, fait figure d'énorme entreprise. Cette société a organisé toute une série de lignes rayonnant autour de Lorient, dont la ligne Lorient-Larmor qu'elle effectue quotidiennement 20 fois en hiver et 72 fois en été. Des entreprises extérieures possèdent des lignes dans le Morbihan. La société Drouin frères de Nantes se lance, au début des années trente, dans la

⁷⁴ *Ibid.*, courrier de M. Hanvic au préfet de décembre 1932.

⁷⁵ *Ibid.*, courrier de M. Le Boul'h au préfet de février 1933.

⁷⁶ Archives départementales du Morbihan S 1572, courrier du service de contrôle de la gendarmerie de Vannes au préfet du 11.10.1932.

création de lignes régulières de transport de voyageurs. Le premier service, créé en 1932 entre Nantes et Rennes, devient l'ossature d'un réseau comprenant plus de 20 lignes régulières dont une ligne Nantes-Vannes-Lorient complétée par Vannes-Quiberon. Avant la seconde guerre mondiale l'entreprise fait partie des plus importants transporteurs de voyageurs français, et emploie environ 300 personnes. D'autres sociétés nationales s'établissent en Bretagne. La compagnie armoricaine des transports Citroën (filiale de la société du même nom), dont le siège est à Quimper, ouvre plusieurs réseaux autour de Quimper (10 lignes), Lorient (4 lignes) et Morlaix (7 lignes). Ces grandes compagnies s'accordent pour ne pas se faire une concurrence trop préjudiciable à leurs intérêts. La compagnie armoricaine des transports Citroën qui avait créé en août 1932 une ligne Vannes-Nantes (4 autobus de 19 places pour 5 départs par jour dans chaque sens) fait parvenir, en janvier 1933, un courrier au préfet du Morbihan où elle indique qu'elle cesse l'exploitation de sa ligne par suite d'une entente avec l'entreprise **Drouin**⁷⁷.

La plupart des lignes libres doublent les lignes subventionnées mais, affranchies des contraintes pesant sur les concessions, elles sont beaucoup plus **rentables**⁷⁸. Ceci n'empêche pas les entreprises de demander l'aide de l'administration. Si le **préfet**⁷⁹ et l'ingénieur en chef des ponts et **chaussées**⁸⁰ s'opposent aux versements de subventions, le conseil général est sensible aux premières demandes. Neaud reçoit 2 500 F en 1922 pour son service automobile reliant Cléguerec et les localités voisines. En 1923, Coupanec revendique avec insistance une subvention pour sa ligne **Lorient-Armor**⁸¹. Le département lui accorde à titre tout à fait exceptionnel une aide de 500 F qui est ensuite régulièrement renouvelée grâce à des appuis politiques. Dès lors, les demandes de subventions, soutenues par les élus locaux, comme le sénateur Brard, particulièrement actif en ce domaine, pleuvent sur le bureau de la commission des transports du conseil général. Même les entreprises effectuant des services concurrents au chemin de fer d'intérêt local n'hésitent pas à effectuer une demande. L'aide départementale entre dans les moeurs et, pour les **transporteurs**, il est presque anormal de ne pas l'obtenir. Le chantage au niveau des élus est un argument de poids. Durant l'hiver 1926, au moment de l'attribution de la subvention, Coupanec arrête son service sur la liaison Lorient-Armor, pour fréquentation insuffisante. Cette décision provoque la colère du maire de Larmor qui écrit une lettre indignée

⁷⁷ Archives départementales du Morbihan, S 1572, courrier des transports Citroën au préfet du 20.01.1933.

⁷⁸ Archives départementales, S 1358, rapport du préfet (1924).

⁷⁹ *Ibid.*, déclaration du préfet le 1^{er} octobre 1925.

⁸⁰ Archives départementales du Morbihan, S 1358, rapport du 16.10.1924.

⁸¹ *Ibid.*, demande de subvention du 25.08.1923.

au préfet en indiquant que cette suspension avait «brimé» la population. Le conseil général s'aperçoit des problèmes provoqués par l'attribution arbitraire de subventions et déclare tardivement que le département ne doit apporter son appui qu'aux services présentant un caractère d'intérêt public nettement défini. Malgré les protestations des entreprises et des municipalités, les subventions sont peu à peu supprimées. Par contre, ceux qui assurent un service régulier sur une liaison dépourvue de ligne ferroviaire (Lorient-Larmor) continuent à recevoir une aide financière.

Les entreprises de transport de voyageurs ont très vite su s'adapter aux diverses demandes du marché. Les stations balnéaires poursuivent leur développement avec l'aide des lignes de transport en commun. Le nombre d'aller et retour journaliers entre Lorient et Larmor peut être évalué à une centaine en haute saison. La CGEA profite de l'afflux estival de touristes pour prolonger vers Damgan sa ligne aboutissant à Muzillac. Le Morbihan, département touristique, voit se multiplier les services d'excursion «pour la visite pendant la belle saison de tous les beaux sites de notre jolie région.» En 1925, Coupannec réclame une subvention (puisque cette demande a été satisfaite sur Lorient-Larmor, toute chance est bonne à saisir) pour ses services touristiques vers «les plages de la côte morbihannaise, Carnac, Pont-Callec, Le Faouët, les forêts des Salles, des Forges, Guerledan.» La Compagnie d'Orléans propose pour ses voyageurs des circuits touristiques, au départ de Lorient et Vannes, vers Josselin, Kernascléden et le Faouët. Les grandes entreprises de transport de voyageurs possèdent des véhicules décapotables. Kermorvan de Quiberon, spécialiste des transports touristiques, dispose de trois autocars découverts en torpédo, avec portières latérales pour chaque rangée de sièges, et d'un autocar avec partie en limousine à l'arrière (compartiment isolé disposant de portières latérales) pour les passagers les plus fortunés. Les petits transporteurs locaux utilisent leurs camionnettes aménagées pour des sorties, lors des grandes marées, vers les plages et les roches du littoral. Ces voyages ont un grand succès avec le goût pour les produits de la mer «venu aux paysans avec l'introduction au fond des campagnes de la marée fraîche par la camionnette du détaillant.»

Une grande partie des véhicules utilisés pour les voyageurs servent également au transport des marchandises, secteur qui se développe tout aussi

⁸² *Ibid.*, courrier du maire de Larmor de novembre 1926.

⁸³ *Ibid.*, séance du conseil général du 19.05.1925.

⁸⁴ *Ibid.* courrier du maire de Pontivy au préfet du 3.10.1928.

⁸⁵ Archives départementales du Morbihan S 1358, courrier de Coupannec au préfet du 1.10.1925.

⁸⁶ *Ibid.* courrier de la Compagnie d'Orléans au préfet du 19.01.1929.

⁸⁷ M. Gautier, Chemins et... op. cit., p. 19.

rapidement. Certains produits peuvent difficilement faire appel au chemin de fer de part la nature du produit transporté, ou la fragmentation très importante des lieux de livraison. Très tôt, de petits véhicules de 5, 10, 12 tonnes apparaissent dans les campagnes pour assurer les échanges entre villages, collecter les produits agricoles ou livrer les colis et produits divers déposés à la gare la plus proche. Dans le département du Morbihan le transport des hydrocarbures est pris en charge par les véhicules des compagnies distributrices parisiennes (Société générale des huiles de pétrole, Desmarais frères, Compagnie industrielle des pétroles, Pétroles Jupiter) et par Lorcy (entreprise toujours en activité), principal transporteur pétrolier du Morbihan qui possède 11 véhicules dont une citerne de 25 600 litres, contenance exceptionnelle pour l'époque. Le journal *L'Ouest Éclair* met en service, à la fin des années 1920, un système de livraison par camions qui couvre tous les départements de l'ouest. Après avoir fait appel à des entreprises privées, il fait l'acquisition de véhicules et prend en charge la distribution quotidienne du journal. Composé entre 20 heures et 3 heures, imprimé entre 22 heures et 6 heures, le journal est distribué par des vagues successives de camions dans toutes les localités de l'ouest. Les premiers véhicules partent à minuit pour livrer les points de distribution les plus éloignés. Cependant, la faible industrialisation du Morbihan et l'éloignement des zones de destination des produits régionaux (produits agricoles et conserves vers les grandes agglomérations françaises...) ne permettent pas le développement précoce d'importantes entreprises routières. Les chemins de fer vont conserver jusqu'à la fin des années 1920, un monopole sur les transports de marchandises à moyenne et grande distance. Dans l'ouest, l'entreprise Drouin fait figure de pionnier. En 1929, le premier service régulier de messageries Paris-Nantes-La Baule est mis en service. A Rennes, Jean Prost, concessionnaire des voitures Ford et des camions Berliet, s'intéresse aux transports routiers. En 1931, il propose à l'un de ses clients («l'Économique», très importante société d'alimentation rennais), d'effectuer ses transports, jusque là assurés par le rail, entre le dépôt rennais et les multiples magasins répartis dans tout l'ouest de la France. Cette collaboration s'avère fructueuse et Prost-Transports va rapidement devenir l'un des plus importants transporteurs de Bretagne. Dans le Morbihan, à l'exemple des autres départements français, le nombre de transporteurs de marchandises est en constante progression. En 1934, ils sont 34 à exercer cette activité. La plupart d'entre eux ont un rayon d'action d'environ deux cents kilomètres (Bretagne, Loire-Atlantique, Maine-et-Loire...) mais certains exploitent déjà des lignes régulières sur Paris, Bordeaux et même Nancy et Lille pour l'un d'entre eux. Quelques transporteurs sont spécialisés dans le transport de matériaux en vrac, de bestiaux vivants, ou dans le déménagement.

Le développement des transports de marchandises par route accentue la crise que connaissent les chemins de fer. Dès 1929 tout le monde est

conscient que la croissance constante du transport routier met en péril l'industrie du transport ferroviaire dont le monopole est remis en cause. De toutes parts des voix s'élèvent pour demander une réglementation afin d'organiser les différents modes de transport à l'échelle de la nation.

Le besoin urgent de réglementation

En contrepartie de leur monopole, les compagnies de chemin de fer sont astreintes à assurer un service régulier en mettant à la disposition du public, chaque jour et sur toutes les lignes, un matériel **suffisant**. Elles doivent transporter convenablement les voyageurs ainsi que toutes les marchandises apportées à la gare, et cela à toutes distances et en toutes quantités. Cette condition oblige les compagnies à faire des investissements en matériel la plupart du temps inemployé. En 1934, le responsable du réseau d'État pour la Bretagne déclare que, pendant la saison d'été, il a besoin d'un matériel considérable qui, le reste de l'année, reste stationné en **gare**. Les compagnies sont également dans l'obligation d'appliquer des tarifs identiques pour des transports se présentant dans les mêmes conditions (marchandises semblables, distances égales). Pour les hommes politiques, le chemin de fer est un service public dont le bilan financier et économique ne se mesure pas uniquement d'après les comptes ou les subventions de l'État mais aussi en terme de développement et d'ouverture économique. Les 10 000 kilomètres de lignes ferroviaires ne sont pas toutes destinées à avoir une rentabilité financière. Le réseau de l'ouest n'échappe pas à la règle, et connaît une exploitation déficitaire dès sa mise en service.

La concurrence de la route ne provoque aucune réaction des compagnies ferroviaires même si le prix de revient du transport par voie ferrée reste nettement inférieur à celui des transports routiers. Les tarifs des marchandises restent basés non sur le poids mais sur la valeur de la marchandise. L'inertie commerciale des compagnies fait apparaître le rail comme «un mode d'exploitation arriéré ne correspondant plus aux nécessités de l'heure». Contrairement au rail, les transports automobiles sont des entreprises commerciales libres et aucune législation spécifique ne vient entraver cette liberté. La seule formalité à laquelle doit se soumettre un transporteur est une déclaration à l'autorité préfectorale pour les lignes régulières de voyageurs. Ce manque de réglementation favorise la

⁸⁸ Archives départementales du Morbihan, S 1790, Intervention de M. Cuirez, responsable du réseau d'État dans une réunion à Rennes le 28.06.1934.

⁸⁹ M. BONAFOUS, Les transports ferroviaires et routiers en France. Crise-Solution, Thèse de droit, Grenoble 1935, p. 28.

multiplication de «maraudeurs de la route transportant n'importe quoi avec un matériel d'occasion», souvent en très mauvais état.

Les autorités s'inquiètent de l'anarchie du secteur routier, objet de nombreuses critiques. Les camions sont considérés comme dangereux, ils dégradent les routes, ébranlent les ponts, sont un danger permanent pour les piétons, cyclistes, voitures légères et riverains dont ils troublent le sommeil et parfois, «envahissent les demeures». Ces critiques n'ont aucune influence sur le développement du transport par route qui, soutenu par la grande industrie et la finance, bouscule, un peu plus chaque jour, la puissance du chemin de fer.

Les entreprises routières se flattent d'exploiter leurs lignes selon des méthodes commerciales animées par le simple jeu de la concurrence. Une totale liberté guide la fixation de leurs horaires, de leurs parcours et de leurs tarifs. Tout naturellement, elles ont pour but de faire des profits, et cherchent à exploiter les relations les plus rentables en s'installant de préférence sur les routes les voies ferrées pour profiter des courants de circulation créés par les concessionnaires ferroviaires. Leurs arrêts sont généralement fixés à proximité des gares, et les autobus précèdent de quelques minutes le passage des trains pour rafler au passage les voyageurs en attente. Les transporteurs n'hésitent pas à utiliser «le racolage» pour remplir leurs autobus. Un rapport du CM décrit la situation en gare de Carnac : «les chauffeurs sont venus discrètement faire de la réclame pour leur service auprès des voyageurs par fer. A l'heure du départ des trains, beaucoup de voyageurs se sont de ce fait reportés sur le service d'autobus. Certains ont même demandé le remboursement de leurs billets déjà pris en gare.»

Les transports ferroviaires de marchandises subissent également une concurrence croissante de la route depuis que l'emploi des moteurs diesel s'intensifie. Ce n'est plus seulement la distribution des petits colis mais aussi les produits pondéreux qui échappent au rail. Les industriels, satisfaits des nouveaux services proposés par la route, abandonnent en grand nombre le transport ferroviaire. La souplesse du transport routier, sans rupture de charge, aux départs non fixés et fréquents et aux vitesses soutenues est la solution idéale pour certains types de transport (marée, animaux...). Favorisés par les tarifs de chemin de fer, les transporteurs routiers comprennent très vite l'opportunité qui leur est offerte et, de nombreuses

90 R. CAVAILLÈS, *La route...*, *op. cit.*, p. 347.

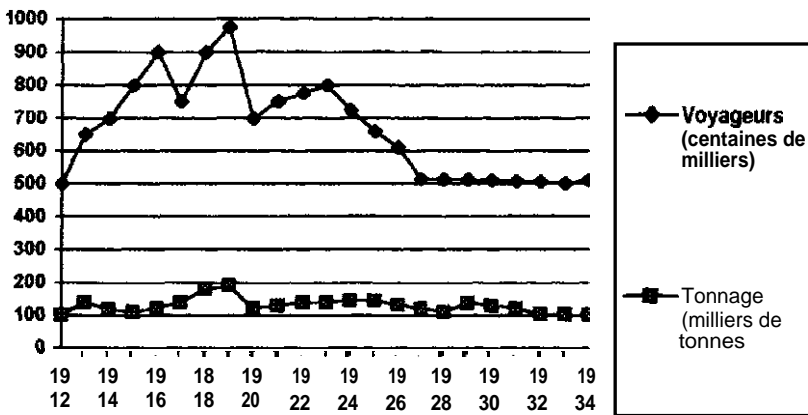
91 Archives départementales du Morbihan, S 1569, Revue des concessions départementales et communales, janvier 1933.

92 Archives départementales du Morbihan, Rapport de l'administration sur la coordination du rail et de la route (1935).

93 Archives départementales du Morbihan, S 1603, rapport de l'administration sur la coordination du rail et de la route (1935).

entreprises se spécialisent dans les marchandises délaissées par le rail. En Bretagne, le transport des animaux vivants est assuré par des camions : «En 1939, chaque nuit, de gros véhicules automobiles transportaient vers Paris le bétail de la région de Rostrenen-Carhaix, le long de la route de Brest à Rennes par Loudéac. L'importance de leur trafic échappe à toute estimation⁹⁴.»

Le nombre des entreprises s'accroît dans une proportion telle que la situation des compagnies ferroviaires, incapables de résister à l'assaut de milliers d'entreprises routières, devient chaque jour de plus en plus critique⁹⁵. Le chemin de fer, en particulier d'intérêt local, s'enfonce dans le déficit. La situation de la Compagnie des Chemins de fer du Morbihan devient catastrophique. Dès qu'une ligne routière est ouverte, le CM voit diminuer son trafic. En 1933, la création d'un service entre la Trinité-sur-Mer et Auray fait chuter ses recettes de 20 % sur cette même ligne. Les responsables de la compagnie essaient de dissimuler leurs difficultés par des manœuvres financières douteuses. En novembre 1928, le préfet de la Loire-Inférieure dépose une plainte contre le CM qu'il accuse d'utiliser les finances de son département pour combler le déficit des lignes morbihannaises⁹⁶. L'administration s'émeut de «l'étrange gestion de la Compagnie de chemin de fer du Morbihan⁹⁷». On l'accuse de fraudes lors d'achats, et de falsification des exercices de fin année. Le petit train perd la faveur du public et des hommes politiques. Guillois, député de la



⁹⁴ M. GAUTIER, *La Bretagne...* op. cit., p. 309.

⁹⁵ Archives départementales du Morbihan, S 1358, Séance du conseil général du 19.05.1925.

⁹⁶ *Le Phare* du 20.11.1928, CRDP, *Le chemin de fer d'intérêt local du Morbihan*, Vannes 1977.

⁹⁷ *Le journal* du 30.11.1928.

circonscription de Ploërmel, se fait le porte-parole de l'automobile : «S'il ne peut (le CM) assurer un service régulier, pourquoi ne laisse-t-on pas les transporteurs privés suppléer aux carences de la compagnie quand ils proposent de le faire ? Les autocars particuliers réclamés par la population se chargent d'une organisation impeccable sans demander de subventions au département. Tout se passe comme si l'on veut à tout prix empêcher les gens d'avoir un mode de locomotion confortable, rapide et régulier pour les obliger à utiliser un train fantaisiste et vieux jeu. C'est le progrès à rebours⁹⁸.»

Évolution du trafic du chemin de fer d'intérêt local du Morbihan

Pour sauver le CM, le conseil général l'autorise à substituer des autocars aux trains sur ses lignes les moins rentables⁹⁹. Ces mesures sont insuffisantes pour sauver la compagnie. La dégradation du matériel s'ajoute aux tensions sociales, et à la mauvaise santé financière de l'entreprise. En 1938, l'accident d'un train spécial ramenant à Vannes des pèlerins, qui s'étaient rendus au pèlerinage de Notre-Dame du Roncier à Josselin, fait trois morts et plusieurs blessés. Les journalistes mettent en cause le mauvais état du matériel. Cette même année 1938, le conseil général prend la décision de supprimer le petit train, «fantaisiste et vieux jeu¹⁰⁰» qui n'est plus viable, et qui en conséquence doit disparaître. La guerre de 1940 à 1944 va ranimer les lignes pendant quelques années. L'armée allemande utilise massivement le réseau existant pour alimenter en matériaux, et en main d'oeuvre les chantiers du bord de mer. Mais, après les hostilités, dès que l'approvisionnement en matériel routier devient possible, la totalité de l'activité du réseau est transférée à la route. Après une existence d'un peu moins de cinquante ans, le petit train du Morbihan disparaît, le matériel est détruit ou dispersé, les voies déposées, et les terrains vendus aux particuliers. Sa courte existence a cependant laissé trace dans les mémoires de nombreux ruraux pour qui il a représenté le premier moyen de locomotion moderne.

Les tramways de Lorient sont tout autant submergés par la multiplication de lignes automobiles qui se créent parallèlement à leurs services. La compagnie essaie de faire interdire ses concurrents mais elle est

⁹⁸ Le Nouvelliste du Morbihan du 9.12.1934.

⁹⁹ Archives départementales du Morbihan, S 1572, rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du 5.09.1934.

¹⁰⁰ Le Nouvelliste du Morbihan du 9.12.1934.

obligée de baisser les bras d'autant plus que ses voitures électriques, peu confortables et très lentes, sont l'objet de nombreuses plaintes de la part des usagers. Pour survivre, elle organise, dès 1932, des lignes routières (Lorient-Hennebont) qui, progressivement, remplacent les tramways de Lorient jusqu'à leur disparition totale en 1938. La Compagnie, malgré l'emploi exclusif d'autobus, va conserver son premier nom jusqu'en 1961 où elle deviendra la Compagnie des transports de la région lorientaise (CTRL). La ligne de tramways Plélan-Redon (ligne ouverte en 1924) subit le même sort que le réseau lorientais et est déclassée en octobre 1935 malgré les protestations des usagers.

Le début des années 30 est une période noire pour les chemins de fer. En 1934, lors d'une réunion à Quimper, le responsable d'un grand réseau déclare : «l'activité du trafic s'est ralentie ; on peut l'évaluer à 31 %. Il est souvent difficile de déterminer la part qui incombe à la crise et celle qui résulte de la concurrence routière... Le trafic a diminué, 1 700 wagons sont garés, des locomotives ne travaillent pas depuis plusieurs années, le personnel a été réduit de 1 100 agents...» Si la crise économique mondiale est la première raison invoquée pour expliquer la baisse de trafic, les spécialistes pensent que la concurrence de la route aggrave la situation. La création de la ligne Drouin entre Vannes et Quiberon fait chuter les recettes de la Compagnie d'Orléans de 29 % alors qu'il y a eu un afflux exceptionnel de touristes. Pour permettre aux compagnies de retrouver leur clientèle, le décret du 9 mai 1928 les autorise à substituer des services sur route aux lignes ferroviaires déficitaires.

Les transporteurs routiers et les constructeurs automobiles sont unanimement opposés aux filiales routières des grandes compagnies. Les transporteurs du Morbihan critiquent le CM qui, selon eux, recherche par tous les moyens à s'accaparer le maximum de lignes routières : «Pour installer ces nouvelles lignes l'argent manquait. Une alliance avec la société Citroën va permettre de rouler : on aura un matériel qui ne remplit pas les conditions requises, trop léger, trop réduit quant au nombre de places. Tant pis, on roulera dans n'importe quelles conditions...¹⁰³ »

Le développement du transport libre ne touche pas uniquement le rail. Tous les services routiers souffrent d'une liberté qui s'avère dangereuse tant la concurrence dépasse les limites raisonnables. En 1933, la CGEA proteste

101 Archives départementales du Morbihan, S 1790, Réunion des réseaux à Quimper le 20.07.1934.

102 Archives départementales du Morbihan, S 1572, rapport de l'ingénieur en chef sur les lignes Drouin (octobre 1932).

103 Archives départementales du Morbihan, S 1572, courrier du A. Duparc au préfet du 1.08.1934.

contre des procédés inadmissibles : «ces services (transporteurs libres) desservent les mêmes localités que les nôtres, mais les horaires sont établis de telle sorte que le passage de nos voitures à nos propres arrêts se trouve devancé d'un quart d'heure environ ¹⁰⁴.»

Pour tous les acteurs économiques il devient évident que la lutte entre le rail et la route ne peut se perpétuer. Malgré l'absence de réglementation, le préfet du Morbihan multiplie les initiatives pour contenir l'essor du transport par route. L'arrêt du 10 décembre 1932 stipule que les entrepreneurs sont tenus à présenter, à toute réquisition des agents de la force publique, un certificat de bonne vie et moeurs du conducteur n'ayant pas un an de date. La plupart des entreprises peuvent répondre aux obligations préfectorales. Seul le stationnement, réglementé par la loi Charlot de 1923, est discuté et engendre quantité de discussions. Très souvent les entreprises choisissent elles-mêmes des arrêts difficilement contestables par l'administration. Mais, la plupart du temps, les transporteurs ne respectent pas les arrêtés comme le prouvent les nombreuses infractions relevées par les agents de la force publique. Les entreprises qui s'estiment lésées n'hésitent pas à se pourvoir en justice contre des arrêtés. La STAL de Lorient, indignée par les infractions relevées à son encontre se pourvoit en justice, et affirme lors du jugement que «l'arrêté pris par M. le préfet du Morbihan mettait entrave à la liberté du commerce, à la concurrence loyale et au progrès ; qu'en outre le progrès a voulu que l'autocar se développe au détriment du rail qui ne donne plus satisfaction aux voyageurs...¹⁰⁵» La STAL est relaxée par le tribunal de simple police. Cette décision accentue l'agressivité de l'entreprise qui s'affirme ouvertement comme la rivale de la compagnie de Tramways. Certaines grandes compagnies trouvent la solution au problème du stationnement en construisant des gares routières privées. Les transports Drouin frères ouvrent à Nantes, au début des années 1930, une gare routière de voyageurs disposant d'une consigne, d'une bibliothèque d'un restaurant et d'un hôtel. Quelques municipalités suivent cet exemple comme Lorient en 1938.

Au début des années trente il apparaît que la législation est totalement inadaptée, et ne peut contenir le développement d'une concurrence anarchique entre les services. L'étude d'une politique globale des transports devient une nécessité. En 1932, les grands réseaux prennent l'initiative de constituer un comité d'étude dit «de coordination du rail et de la route» dans le but de préparer un plan d'organisation rationnelle des transports. Les transporteurs routiers qui n'acceptent pas d'être

¹⁰⁴Mid, courrier de la CGEA au préfet du 11.09.1933.

¹⁰⁵Archives départementales du Morbihan, S 1569, Pourvoi de la STAL du 24.11.1932.

minoritaires et de subir la volonté des réseaux refusent de participer aux discussions et s'organisent pour combattre la future réglementation. Le Syndicat des transporteurs du Morbihan (STM), adhérent à la Fédération des transporteurs de France, est créé le 22 juillet 1932. Son siège est situé à Lorient, dans les locaux de la STAL. Le noyau originel est composé de 16 adhérents. Les membres du bureau de la STM, tous âgés de moins de quarante ans, sont représentatifs de la jeunesse du monde du transport routier au début des années trente.

Le but du syndicat est de défendre les intérêts généraux de la profession

| Syndicat des transporteurs du Morbihan (1932) | | |
|-----------------------------------------------|-----------------|--------|
| Président | A Duparc (STAL) | 38 ans |
| Vice-Présidents | L. Cautru | 36 ans |
| | G. Delanoë | 36 ans |
| Secrétaire | G. Bonnefoy | 23 ans |
| Trésorier | A. Mounier | 27 ans |

en se posant comme interlocuteur privilégié face aux tenants d'une réglementation des transports¹⁰⁶. Ses membres mènent campagne contre le chemin de fer d'intérêt local «moyen de locomotion préhistorique, à bout de souffle et onéreux¹⁰⁷.» qui doit quitter les lignes pour lesquelles il n'a aucun droit. Quant aux services routiers du CM, «c'est risquer en toute connaissance de cause l'accident possible¹⁰⁸.» Les transporteurs ne sont pas les seuls à s'opposer à la coordination, et de toutes parts s'élèvent des critiques contre la future réglementation des transports. L'agriculture et la majorité des usagers s'inquiètent d'une éventuelle baisse de la qualité des

106 Archives départementales du Morbihan, 10 M 100, Déclaration de création du syndicat des transporteurs du Morbihan, du 26.09.1932.

107 Archives départementales du Morbihan, S 1565, Rapport de A. Duparc sur la coordinationⁿ (1935).

108 Archives départementales du Morbihan, S 1572, courrier de A. Duparc au préfet du 1.08.1934.

services et voient déjà la belle époque de la multiplicité des transports à bas prix disparaître dans un proche avenir.

La coordination du rail et de la route

Le décret loi du 9 avril 1934 organise la coordination du rail et de la route. La première disposition concerne la création d'un organisme spécial appelé comité de coordination relayé dans chaque département par un comité technique départemental des transports (CTDT), organisme d'information, d'étude et de surveillance dont le but est d'élaborer des ententes entre les transporteurs et de contrôler l'application de la coordination. La seconde grande disposition du décret interdit toute nouvelle création de service à partir du jour de sa publication, c'est-à-dire le 19 avril 1934. Pour contrôler cette décision, il est procédé au recensement de tous les services de transports automobiles de voyageurs et de marchandises.

L'exemple du Morbihan illustre parfaitement les problèmes de mise en place de la coordination et les controverses qu'elle provoque. Certains transporteurs, ayant eu vent des futurs décrets qui interdisent toute création de services nouveaux, se hâtent d'ouvrir des lignes avant la date fatidique. Duparc, directeur de la STAL, fait parvenir au préfet le 19 janvier 1934, un courrier où il annonce son «intention de créer une ligne de transports en commun Lorient-Le Faouët à la date du 15 janvier. P.S.: La ligne est mise en exploitation le 20 janvier...» Le recensement nous donne quantité de renseignements sur la diversité des entreprises de transport de voyageurs. Certaines s'inscrivent pour un court déplacement qu'elles effectuent une fois par semaine (trois transporteurs de Noyal-Pontivy déclarent uniquement un aller et retour à Pontivy le lundi). La très grande majorité ne dispose que d'une seule automobile. Seule la STAL de Lorient, avec ses seize autobus, dépasse les 10 véhicules. Des entreprises extérieures au département, comme l'entreprise Drouin de Nantes, la plus importante société de transport de l'Ouest (400 employés, près de 200 véhicules), déclarent des véhicules dans le Morbihan. Les listes de recensement comptabilisent 216 entreprises de transport de voyageurs dont les activités se répartissent comme suit :

Les transporteurs de marchandises sont recensés plus tardivement, et les listes définitives ne sont closes qu'en 1936. Un seul transporteur déclare faire de la très grande distance mais la majorité inscrit «transports divers» à la question sur la consistance des services. Il semble préférable de ne pas préciser son activité pour pouvoir ensuite prétendre au maximum de droits.

| Type de transport | Nombre d'entreprises | Nombre de véhicules |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------|
| Transports réguliers journaliers | 24 | 49 |
| Transports périodiques (foires, marchés, fêtes, pardons et pèlerinages) | 166 | 206 |
| Transports occasionnels | 76 | |

A l'exemple du comité de coordination, les CTDТ sont composés de cinq délégués représentant les différents modes de transport. Les réseaux d'intérêt local (Chemin de fer du Morbihan, Compagnie des tramways de Lorient et Compagnie des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine qui exploite les 34 kilomètres de la ligne Plélan-Redon) choisissent un représentant. Le Chemin de fer du Morbihan est assuré de voir son candidat élu puisque, le nombre de voix étant proportionnel au nombre de kilomètres exploités, il dispose de 44 voix sur 52. Les trois catégories d'entreprises routières (subventionnées, libres de voyageurs et libres de marchandises) désignent leurs délégués à la suite d'élections. Peu de candidats se déclarent hormis les représentants de grandes entreprises, et les membres dirigeants du Syndicat des transporteurs du Morbihan. Les élections sont confuses. Le jour du vote, certains transporteurs, bien qu'ayant fait une déclaration d'activité, sont extrêmement surpris de constater qu'ils ne sont pas inscrits sur les listes électorales et qu'ils ne peuvent donc pas voter. Malgré leurs réclamations, aucune explication ne leur est apparemment donnée. Le directeur de la CGEA, plus important service subventionné du Morbihan, emporte logiquement la délégation de la troisième catégorie, Duparc et Mounier, membres influents du STM, représentent le reste de la profession. Très vite des critiques s'élèvent contre la constitution du comité. La régularité des élections, où les «gros transporteurs» du STM ont accaparé les postes, est mise en cause. Kersuzan, membre de la chambre de commerce du Morbihan, «estime que M. Duparc et Mounier ont créé en fait un monopole ; ils ont supprimé dans le comité de coordination la représentation des petits transporteurs au mépris de la liberté commerciale...» L'administration préfectorale a conscience de ce fait, et note en marge du rapport qu'elle reçoit de la chambre de commerce : «ils ont été plus malins».

L'élaboration de la nouvelle organisation des transports est tout autant l'objet de controverses. A Duparc, président de la STM et membre actif du CTDT, a compris que le décret de 1934 pouvait lui être profitable, et devient un fervent partisan de la coordination dont il énumère les avantages : économie et recette pour la collectivité, augmentation des facilités pour les voyageurs...¹¹¹ et aussi élimination des concurrents. L'élaboration d'ententes entre les entreprises est impossible. Une note du CTDT rappelle ces « assemblées très nombreuses, sans aucune discipline où il apparut immédiatement que rien de sérieux n'en pouvait sortir... » Un plan est cependant élaboré et transmis, le 14 septembre 1935, au comité national à Paris.

Le fonctionnement du plan, selon le système abandon-compensation, est dû en grande partie au bon vouloir des réseaux ferroviaires qui se débarrassent de leurs lignes déficitaires et les cèdent à la route, toute heureuse de récupérer des services désormais officiels. Le réseau de l'État propose de maintenir son activité sur les lignes Redon-Quimper et Auray-Pontivy-Loudéac, d'abandonner partiellement le service Auray-Quiberon hors saison touristique (de début octobre à mi-juin où son activité est très basse), et de supprimer les lignes Questembert-Ploërmel, Ploërmel-La Brohinière et Messac-Ploërmel. En contre-partie, sur les services maintenus, tout le trafic doit être réservé au chemin de fer. Cette nouvelle organisation pose de nombreux problèmes, à l'exemple de la ligne Nantes-Lorient. Les transports Drouin qui exploitent ce service reçoivent en compensation, toujours sur le même axe, la desserte de plusieurs villes et villages non reliés au réseau ferroviaire. L'entreprise nantaise refuse catégoriquement la proposition du CTDT et exige des services supplémentaires. D'autre part, l'entreprise Guillotin de la Roche-Bernard, subventionnée pour relier cette dernière localité à Pontchâteau, voit arriver un concurrent sur sa ligne sans avoir été consultée, et crie à l'injustice. Deux solutions s'offrent au département : supprimer le service Guillotin ou subventionner une ligne supplémentaire. La seconde solution est choisie malgré les réticences de l'administration (« Où est l'économie... ? »).

Le chemin de fer d'intérêt local abandonne les lignes ferroviaires Surzur-La Roche-Bernard, Port-Louis - Baud, Plouay-Locminé, ainsi que la ligne routière Vannes-Lorient par La Trinité et Port-Louis, ligne déjà exploitée par les Cars Etellois qui s'étaient « empressés d'en faire un service régulier en vue de la coordination... » En compensation elle reçoit

¹¹¹ Archives départementales du Morbihan, S 1565, article de A. Duparc (1935)..

¹¹² Archives départementales du Morbihan, S 645, Note du CTDT (non datée).

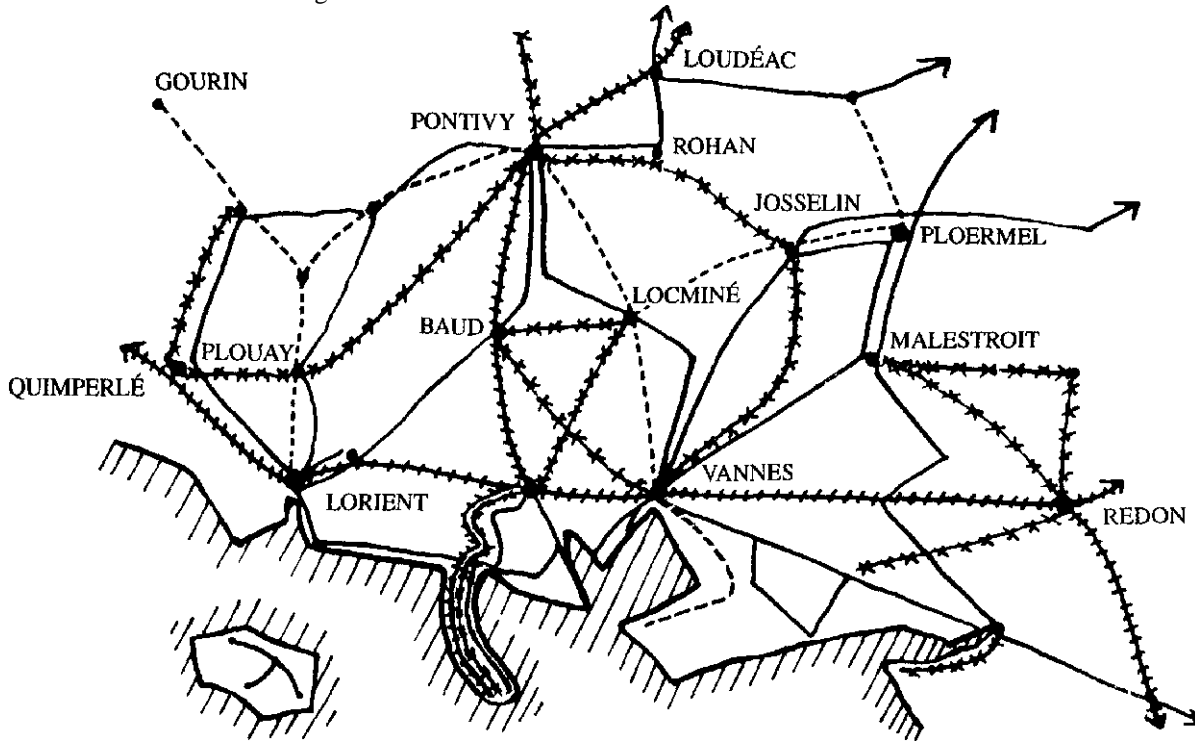
¹¹³ Archives départementales du Morbihan, S 1603, rapport de l'administration (1935)

¹¹⁴ Archives départementales du Morbihan, S 1572, note de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées à un courrier de Duparc du 1.08.1934..

SERVICES RÉGULIERS DE VOYAGEURS

- Chemin de fer d'intérêt local
#W# Chemin de fer grand réseau

*** Services d'autobus libres
*** Services d'autobus contractuels



PROJET D'ORGANISATION DES TRANSPORTS (décret du 25 février 1935)

PIERRICK POURCHASSE

l'exploitation de diverses lignes routières ce qui semble lui convenir étant donné l'importance de son déficit et sa volonté de se reconvertir dans le transport par autocars. Par contre cela ne satisfait pas Gastine qui exploite un service Vannes - Sainte-Anne-d'Auray, désormais attribué aux Chemins de Fer du Morbihan. La Compagnie de Tramways de Lorient, non représentée au CTDT, craint de faire les frais de la nouvelle organisation des transports face à la STAL, son grand adversaire **lorientais**. Les marchandages en vue d'une entente s'avèrent très vite impossibles. La Compagnie des tramways réclame l'exclusivité du réseau urbain **lorientais** et refuse tout partage de ses lignes.

Nombre d'entreprises routières refusent le plan proposé par le CTDT. La très fructueuse relation Lorient-Larmor, pour laquelle onze entreprises ont fait une déclaration d'activité, est l'objet d'âpres discussions. Duparc réussit à éliminer deux transporteurs manquant de régularité, et se fait reconnaître une antériorité sur ce service. Bien que la rentabilité de cette ligne soit reconnue, le CTDT maintient le service subventionné de la STAL, accorde quatre aller-retour à l'entreprise Guichet, sous réserve de ne pas faire d'arrêts entre Lorient et Larmor, et détourne les six autres transporteurs vers d'autres destinations de la côte. Selon les services de l'équipement, la solution offerte par le comité est une «manoeuvre plus ou moins honnête (raturé et remplacé par «habile») de Duparc pour éliminer ses concurrents qu'il aurait d'autant plus facilement leurrés qu'il était, en principe, chargé de les défendre en tant que président de la **STM**...»

Les critiques contre la réglementation vont en s'amplifiant. Le conseil général, la chambre de commerce et la chambre d'agriculture s'opposent aux décisions du CTDT et se définissent comme des organismes de défense des intérêts **généraux**... Quelques jours après avoir reçu le plan de coordination, le conseil général du Morbihan déclare que le projet est insuffisamment étudié, qu'il paralyse les relations départementales, qu'il se traduit par une augmentation des tarifs et qu'il compromet l'équilibre du budget en augmentant les frais d'entretien des routes du fait de l'intensification de la circulation **automobile**... D'autre part, les relations avec les grandes villes (Rennes, Nantes, Vannes), qui permettaient de faire l'aller et retour dans la journée, ou de prendre les correspondances vers les destinations lointaines, notamment Paris, ne sont plus assurées. En conséquence, le plan est refusé et, pour bloquer toute décision, le conseil

115 Archives départementales du Morbihan, S 1603, rapport de l'administration : de la coordination du rail et de la route (1935). «Mais, là encore, avons-nous le droit de nous immiscer dans une question d'intérêts privés».

116 Archives départementales du Morbihan, S 1565, registre des délibérations du conseil général du 13.11.1935.

117 Ibid. séance du conseil général du 14.11.1935.

général pose le principe de ne supprimer aucune concession actuelle «de manière à ne pas engager la responsabilité du département, ou des villes à qui les concessionnaires pourraient réclamer des indemnités considérables¹¹⁸». La chambre de commerce de Lorient approuve cette décision et remet en cause la nature même de la réglementation, projet de «désordre public» qui va ruiner l'économie de la région. Les collectivités locales participent à ce concert de protestations. Les municipalités de Quiberon et Ploërmel déclarent au sujet la suppression partielle de la liaison Auray-Quiberon, que jamais le service de remplacement ne pourra rendre les services du chemin de fer qui transporte chaque année 60 000 voyageurs vers la station balnéaire¹¹⁹. Le 7 novembre 1935, 25 communes se réunissent à Ploërmel pour protester contre la suppression de lignes ferroviaires¹²⁰. Les services routiers insuffisamment organisés, inconfortables et dangereux sont l'objet de toutes les critiques. Cette réunion conclut à la nécessité de la liaison ferroviaire entre la Manche et l'Océan par la Brohinière et Ploërmel, ligne qui peut être effectuée par des autorails légers, si l'intérêt général commande la suppression des trains. Les usagers participent au mouvement général de protestation, et de multiples pétitions réclament le maintien des lignes de chemin de fer. Les municipalités se chargent de leurs doléances. Le conseil municipal de Belle-Ile prend la défense de ses pêcheurs qui, s'ils ne peuvent plus expédier leur pêche, en seront réduit à la misère¹²¹. Ploërmel émet des «protestations unanimes et indignées» contre «l'atteinte mortelle» et les «difficultés insurmontables... pour les populations laborieuses menacées dans leur existence¹²²» si le «petit train» était supprimé.

Les petits transporteurs comprennent qu'ils sont en train de se faire manoeuvrer par le CTDT où leurs représentants sont surtout occupés à défendre leurs propres intérêts. L'attribution de la ligne Lorient-Larmor multiplie les mécontentements. Le 25 septembre 1935 est fondé à Lorient un nouveau syndicat «pour la défense des petits transporteurs à la suite du refus

¹¹⁸ Ibid., registre des délibérations du conseil général du 13.11.1935.

¹¹⁹ Archives départementales du Morbihan, S 1791, rapport sur «la ville et la station balnéaire de Quiberon» (1935).

¹²⁰ Archives départementales du Morbihan, S 1603, article de journal relatant la réunion des représentants de 25 communes, le 7.11.1935 à Ploërmel. «Suppression qui porte atteinte à la vie et à la prospérité des populations, économie ruineuse qui n'allégerait guère le déficit de nos réseaux mais qui, en revanche, alourdirait de façon singulière le budget de nos routes que l'on verrait complètement défoncées par un trafic intense alors que les lignes de chemin de fer devront être entretenues pour les marchandises».

¹²¹ Archives départementales du Morbihan, S 1791, réunion du conseil municipal de Palais du 19.10.1935.

¹²² Archives départementales du Morbihan, S 1791, réunion du conseil municipal de Ploërmel du 24.11.1935.

du président du syndicat des transporteurs de fournir des explications et détails sur l'application de la coordination dans le département du Morbihan et son refus de défendre les petits transporteurs.¹²³» En novembre 1935, lors d'une réunion où sont présents une centaine de petites entreprises le syndicat lance un «appel pour que cesse le scandale des expropriations et des abus dont sont victimes les petits transporteurs.¹²⁴»

Début 1936, l'opposition quasi-générale à la réglementation des transports, mais aussi l'approche des élections législatives, provoquent l'ajournement des décrets de coordination.¹²⁵ La défaite du gouvernement sortant ne se traduit cependant pas par l'abandon du projet qui, de l'avis de tous, est nécessaire. L'Etat devient de plus en plus interventionniste en particulier après la nationalisation des chemins de fer à l'été 1937 par le radical Chautemps. Désormais partie prenante dans les négociations que mènent les différents modes de transport en vue de la coordination, l'Etat essaie d'imposer ses vues de façon plus autoritaire.

La situation avant la seconde guerre mondiale

La nouvelle organisation des transports de voyageurs se traduit par un retrait plus important des voies ferrées. La SNCF envisage de fermer définitivement les lignes Ploërmel-Questembert et Ploërmel-Messac, et de conserver un service minimum sur Ploërmel-La Brohinière. Le chemin de fer d'intérêt local participe à la coordination mais en tant que transporteur routier. Les lignes ferroviaires ne jouent plus qu'un rôle secondaire pour le CM. La Compagnie de Tramways de Lorient s'est également transformée en entreprise routière.

Selon les nouveaux décrets, tous les véhicules de transports publics de marchandises doivent être munis de la carte correspondant au trafic qu'ils assurent. Chaque véhicule se voit attribuer par le CTDI une autorisation de circuler (licence de transport) sur laquelle est indiquée le tonnage maximum à transporter, les lieux de destination et de départ ainsi que les catégories de marchandises concernées. Un entrepreneur peut changer son camion mais il faut absolument que le nouveau véhicule soit du même tonnage que le précédent, car il ne doit jamais en résulter une augmentation des capacités de transport. Dejour de Saint-Jean-La-Poterie reçoit, par exemple, une

¹²³ Archives départementales du Morbihan, 10 M 100, déclaration de création de syndicat du 27.09.1935.

¹²⁴ Archives départementales du Morbihan, S 1791, rapport adressé à l'administration sur la réunion du 29.11.1935.

¹²⁵ Le Nouvelliste du Morbihan du 28.03.1936.

licence de 10 tonnes pour transporter des «matériaux à moyenne distance, ardoises de la région d'Angers aux environs de Redon et de Ploërmel, Nantes, Vannes, Lorient et Lanhélin¹²⁶». Les 34 entreprises de transport à grandes distances du Morbihan reçoivent au total 512 tonnes utiles à se partager entre elles. Le contingentement est d'autant plus restrictif que la moitié de ces entreprises (17) n'a pas l'autorisation de quitter les cinq départements bretons auxquels on a rajouté la Loire-Inférieure. Cinq transporteurs, dont un déménageur, ont l'autorisation d'avoir des relations avec la région parisienne. Un seul, représentant au CTDT, possède une licence dont l'intitulé lui permet de faire du «transport de toutes marchandises à toutes distances, et dans toutes les directions» au grand étonnement des services de l'équipement («formule extrêmement libérale qui n'a été accordée à aucun autre transporteur dans les départements d'Ille-et-Vilaine, Côtes-du-nord, Finistère et Morbihan¹²⁷»). Le contingentement est encore plus sévèrement réglementé par le décret loi du 12 janvier 1939, «chaque transporteur se voyant attribuer par un certain nombre de tonnes kilométriques, les entreprises qui dépassent leur contingentement doivent verser, sur le supplément d'activité, une redevance au chemin de fer¹²⁸».

Un système aussi rigide et planifié se noie très rapidement dans de multiples détails et difficultés d'application. «Les cultivateurs éloignés des gares ont recours pour transporter leurs animaux, engrais, matériaux à des personnes possédant une automobile... Ces personnes, boulangers, bouchers, marchands de vin peuvent-ils faire librement ces transports¹²⁹ ?» L'administration répond que ce transport ne peut être fait qu'à titre gratuit puisque, s'il est fait à titre onéreux, il faut que le possesseur d'automobile devienne transporteur, ce qui est impossible avec le plan de coordination. Les transporteurs surveillent les infractions et les dénonciations s'accumulent sur le bureau du CTDT : le boulanger de Guern est accusé d'emmener des voyageurs à Pontivy, un commerçant de Saint-Yves en Bubry de créer une ligne régulière en allant tous les mercredis à la foire de Bubry avec quelques compatriotes¹³⁰... A Ploërmel, il est même relevé des infractions contre deux entrepreneurs en bâtiment effectuant des transports pour l'administration¹³¹. De grandes discussions s'engagent sur des points

¹²⁶ Archives départementales du Morbihan, S 1343-1344, Cartes provisoires de transport ou de camionnage (1935-1936-1937).

¹²⁷ *Ibid.*

¹²⁸ Archives départementales du Morbihan, S 645, journal officiel du 18.01.1939.

¹²⁹ Archives départementales du Morbihan, 57 J 435, article de l'information des transports du 31.03.1938.

¹³⁰ Archives départementales du Morbihan, S 1569, courrier de Guillemet jeune de Pontivy au CTDT de mai 1937.

¹³¹ *Ibid.*, infractions relevées en novembre 1937 et octobre 1938.

de détail comme le transport public de marchandises. L'administration, à la requête des transporteurs routiers, réagit par une sévère réglementation des transports d'obligeance mutuelle qui doivent être d'une gratuité absolue. Le monde rural est scandalisé par cette limitation, en opposition totale avec les habitudes et les nécessités courantes. Les journaux ridiculisent le plan de coordination : «Comme ils ne possèdent pas d'automobiles particulières, nos paysans qui veulent se rendre au marché doivent louer des taxis. Encore les empêche-t-on de recourir à ce moyen de transport car le plan de coordination en interdit l'usage...¹³³ »

Très vite le CTDT est submergé par des cas particuliers non prévus par les décrets. A Guénin, un certain Le Falher, charretier depuis 1919, remplace, en 1936, son attelage par un camion automobile à la grande colère d'un autre transporteur local qui juge cette nouvelle activité illégale. Le comité technique se voit dans l'obligation d'accorder une autorisation de transport au charretier à concurrence de 1 500 kg par cheval tout en limitant localement son activité. Ses collègues comprennent l'intérêt des licences de transport, et dès lors, font l'acquisition de véhicules automobiles. A chaque fois qu'un véhicule est remplacé, le CTDT doit vérifier si le nouveau camion ou autocar n'augmente pas la capacité de transport du propriétaire. Mais si l'on fait l'acquisition de gazogènes, matériel nécessitant un volume plus important pour le combustible, peut-on faire l'acquisition d'un véhicule d'une capacité plus grande ? Peut-on remplacer deux véhicules de 5 tonnes par un véhicule de 10 tonnes ?... L'accumulation des dossiers provoque un encombrement administratif considérable, et quantité de litiges restent en attente parfois plusieurs années. Les contraventions qui frappent les transporteurs de marchandises sont du domaine ubuesque. La société Lorient Transports est verbalisée à Nantes le vendredi 28 avril 1939 pour avoir effectué un transport de 12 tonnes de sucre et de conserves entre Nantes et Lorient. La licence du véhicule en cause ne l'autorisait à circuler que le mardi, jeudi et samedi et n'était établie que pour une charge utile de 8 tonnes¹³⁷.

Pour les transporteurs de voyageurs, la règle est d'accepter une augmentation de la capacité des véhicules sur les lignes détenues par un seul

¹³² Archives départementales du Morbihan, 57 J 435, rapport de la chambre de commerce du 15.02.1939.

¹³³ *Le Nouvelliste* du Morbihan du 16.12.1939.

¹³⁴ Archives départementales du Morbihan, S 1572, courrier du maire de Guénin au préfet du 11.04.1938.

¹³⁵ Archives départementales du Morbihan, S 1603, requête de Lebrun de Saint-Jean-Brévelay au CTDT du 30.01.1939.

¹³⁶ *Ibid.* requête de Nicolas de Guer au CTDT du 26.05.1939.

¹³⁷ Archives départementales du Morbihan, S 1603, réunion du CTDT du 16.06.1939.

transporteur, et de refuser si une concurrence existe. Les accords de prix entre concessionnaires de lignes et transporteurs concurrents sont strictement contrôlés, en particulier par les agents de la SNCF et certaines entreprises sont verbalisées car elles pratiquent des prix trop bas¹³⁸. Désormais les usagers paient le prix fort sur la plupart des lignes.

Les transports privés sont étroitement surveillés. Le CTDT interdit à Salmon, dépositaire des huiles Lesieur à Lorient de livrer sa marchandise franco de port à domicile puisque, comme les marchandises ne lui appartiennent pas, il s'agit d'un transport public¹³⁹. En mai 1939, les syndicats des agriculteurs du Morbihan envisage de louer des camions citernes pour transporter la production de cidre de ses adhérents vers la distillerie de Redon¹⁴⁰. Le comité technique refuse de donner son accord car ce transport doit être effectué par un transporteur public.

Ce système figé, bâti sur des situations acquises et sur le poids des influences devient vite le royaume de la débrouille. Comme il est désormais impossible, ou très coûteux de se procurer une carte de circulation certains passent outre cette obligation. En août 1939, Guillemot de Ploëmeur, non inscrit au plan de 1934 effectue des transports entre Lorient et Fort Bloqué. Il est verbalisé, et son véhicule est mis pour huit jours en fourrière. Le dépassement de zone est une pratique quasi-quotidienne pour de nombreuses entreprises. Tascon de Sarzeau est arrêté en mars 1938, à Saint-Maximin (Var) à l'occasion d'un transport Saint-Gildas-de-Rhuys - Brignoles, et en mars 1939 dans le Pas-de-Calais pour un transport entre Nantes et Wingles¹⁴¹, sans aucune autorisation de transport. Une atmosphère de délation accompagne ce climat de fraude perpétuelle. Les transporteurs se battent pour conserver les droits qu'ils ont acquis et qu'ils refusent de partager. L'offre est pourtant supérieure à la demande, étant donné le faible tonnage distribué, et la route ne peut satisfaire toutes les propositions de transport. Dès qu'un fait anormal est suspecté, une demande de renseignements parvient au CTDT. On dénonce son voisin parce que celui-ci fait «des prix dérisoires et qu'il vient de mettre un troisième véhicule en circulation alors qu'il n'en possédait que deux en avril 1934¹⁴²», parce qu'il «a mis deux remorques en circulation¹⁴³», parce qu'il n'a pas fait de

138 Archives départementales du Morbihan, S 1792. «Les chemins de fer de l'État précisent que vous devrez... prendre un prix supérieur de 20 % au moins à celui de la troisième classe aller-retour sur son réseau».

139 *Ibid.* Réunion du CTDT du 30.01.1939.

140 *Ibid.*, Réunion du CTDT du 12.05.1939.

141 Archives départementales du Morbihan, S 1603, réunion du CTDT du 21.04.1939.

142 Archives départementales du Morbihan, S 1569, courrier reçu au CTDT (date non précisée).

143 Archives départementales du Morbihan, S 1603, réunion du CTDT du 20.08.1937.

déclaration en 1934... La CGEA essaie d'éliminer ses concurrents en communiquant au préfet une liste d'entreprises qui, selon elle, n'ont pas d'existence légale¹⁴⁴. Guegan, transporteur sur la ligne Vannes-Sainte-Anne-d'Auray est ainsi accusé d'avoir créé un nouveau service. Après enquête, l'administration constate que «Guegan est sans doute de tout le Morbihan le seul voiturier qui circule depuis 1877. Et il a constamment fait le service de Sainte-Anne-d'Auray. C'est toute la Bretagne venue en pèlerinage à Sainte-Anne par le rail qui peut certifier avoir utilisé ses voitures «tunnels», puis ses autres pour achever la route après la descente en gare¹⁴⁵.»

Le respect des prix en faveur du concessionnaire officiel se transforme en guerre de chiffres. Sur la ligne Lorient-Larmor, décidément à la pointe de l'actualité, la STAL porte plainte «contre l'abaissement des prix pratiqués par les Cars Réunis (membres fondateurs du syndicat des petits transporteurs) malgré l'accord intervenu entre ces deux entreprises (vente à 15 F du carnet de 10 billets au lieu de 17,50 F).» De leur côté les Cars Réunis portent plainte «contre l'abaissement des prix pratiqués par la STAL (1 F aller 2 F aller-retour au lieu de 2 F aller et 3 F aller-retour)¹⁴⁶.»

Pour compenser cette rigidité, l'État accepte la vente des cartes de transport. Très vite elles prennent de la valeur, donnent naissance à un marché spéculatif et deviennent de véritables rentes de la situation offertes gracieusement par l'État. Lors de la déclaration de 1934, certains transporteurs bien informés avaient déclarés leurs remorques ou des véhicules à prendre en location. Bien leur en prit car, lors de la distribution de cartes provisoires, ils reçurent des droits pour des véhicules qu'ils ne possédaient pas. Le conseil général se rend compte des irrégularités : «En vertu de la loi, toute personne ayant roulé pendant un certain temps jusqu'en 1934 sur un itinéraire déterminé, même avec des moyens de fortune y détiend par là même un droit acquis. Cela s'appelle une licence. Or nous assistons à un véritable trafic de licences sans que nous puissions intervenir. Si nous estimons que le service est **insuffisant** nous ne pouvons pas nous mettre à la recherche d'un transporteur sérieux parce que nous nous heurtons à un droit acquis ? D'autre part, il y a de gros transporteurs qui font le trust des petites licences¹⁴⁷.»

144 Archives départementales du Morbihan, S 1571, courrier du directeur de la CGEA au préfet du 26.05.1936.

145 Archives départementales du Morbihan, S 1569, rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées (1938).

146 Archives départementales du Morbihan, S 1603, réunion du CTD du 30.01.1939.

147 Archives départementales du Morbihan, S 1602, séance du conseil général du 10.05.1939.

Le plan de coordination qui devait à l'origine faire naître des ententes réussit tout au contraire à exacerber la concurrence. Duparc, membre du CTDТ ne respecte pas la réglementation qu'il est chargé de mettre en place. Dans ses démêlés avec la Compagnie de tramways de Lorient il rétablit son service «conformément aux vœux de sa clientèle» mais en désaccord avec le plan de coordination qu'il a élaboré. Pour se justifier il publie une lettre ouverte dans la presse dont l'insolence et la mauvaise foi exaspèrent le préfet. Cependant la STAL, à l'abri du CTDТ, poursuit ses activités désormais illégales. Les petits transporteurs, soumis à rude épreuve, demandent l'intervention des pouvoirs publics. La chambre de commerce se fait leur porte-parole : «... Si tous les transporteurs avaient suivi l'exemple de M. Duparc, c'est par centaines que l'on compterait dans le Morbihan les cars nouveaux et les infractions aux décrets-lois ». Sur les autres lignes la situation n'est guère meilleure et les transporteurs se livrent une lutte acharnée. Sur ses services subventionnés, la CGEA n'hésite pas à baisser ses tarifs de 50 % pour faire disparaître ses concurrents ¹⁵¹.

Cette concurrence pourrait être négligeable si elle se traduisait par des économies et un meilleur service comme le prévoyait la coordination. Mais, là encore, la réalité est tout autre. Le contingentement des transports pose de graves problèmes. Certaines régions sont délaissées. Le monopole, que certains transporteurs ont acquis sur les lignes rurales, ne satisfait pas la population. Sans concurrence, les tarifs ont tendance à s'accroître considérablement. Quant aux économies pour les finances départementales, elles sont quasi-inexistantes. La CGEA réclame continuellement des augmentations de tarifs et le département doit toujours financer pour satisfaire les populations. D'autre part les véhicules sont surchargés puisque, dans la plupart des cas, les transporteurs n'ont pas le droit d'augmenter leurs capacités de transport. Pour L'Ouest *Éclair*, «les vrais dindons de la sinistre farce sont les voyageurs.» Ceux-ci n'acceptent d'ailleurs pas de jouer les pions. Le même journal titre, «Le comité de coordination coordonne les protestations» et poursuit : «avec l'année nouvelle semble s'ouvrir une ère

148 Le Nouvelliste du Morbihan du 28.03.1936.

149 Archives départementales du Morbihan, S 1569, remarque du préfet sur l'article de Duparc du 28.03.1936.

150 Archives départementales du Morbihan, 57 J 458, rapport de la chambre de commerce à la suite d'un courrier de Guillaume, président du syndicat des petits transporteurs (mars 1938).

¹⁵¹ Archives départementales du Morbihan, S 1359, Séance du conseil municipal de Pluneret du 31.07.1938.

152 Archives départementales du Morbihan, S 1603, réunion du CTDТ du 29.04.1938. «En ce qui concerne les marchandises, la situation est pitoyable dans la partie Est du département... Ainsi, il y a eu beaucoup de pommes ; nous n'avions plus rien : le tramway est mort, la batellerie est muselée».

de désorganisation des transports routiers. Ici, sous prétexte de déficit, là sous prétexte de parallélisme entre le rail et la route, on supprime purement et simplement, sans se soucier des besoins des populations, uniquement pour satisfaire des décrets appliqués à l'aveuglette. Le 1^{er} janvier la presqu'île de Penerf est isolée du monde 5 jours sur 7... Sincèrement et avec tout le respect que nous devons aux membres des distinguées commissions responsables de ces décisions, ne dit-on pas que celles-ci sont un défi au bon sens... ?» La suppression du service Drouin entre Vannes et Lorient soulève un concert de protestations... Les pétitions circulent dans les campagnes, et se couvrent de signatures. Les journaux prennent la défense des usagers : «S'il est une cause défendable c'est bien celle-ci... celle des ruraux brimés et dont la vie va être ramenée vingt ans en arrière...», «Il ne faut pas que nos populations bretonnes si longtemps déshéritées quant aux communications soient, une fois de plus sacrifiées...» La sûreté nationale s'inquiète de ce tapage et s'adresse au préfet : «Un grand mécontentement et de vives protestations sont élevées dans la région. Il y a lieu de meure les choses au point et d'attribuer les responsabilités à qui elles appartiennent...» Pour calmer les esprits, la préfecture autorise les transports Drouin à continuer provisoirement leur service. *Le Nouvelliste du Morbihan* commente cette décision : «Leur suppression est ajournée sine die. Il est probable qu'elle ne sera même plus envisagée... Les décrets de coordination sont un peu comme la toile de Pénélope, on les fait, défait, refait... Dans le cas présent nul ne s'en plaindra...»

Malgré son attitude critique du département adopte le plan de transport proposé par le CTDT et approuvé par un arrêté des pouvoirs publics du 2 mars 1939. Le déclenchement des hostilités ne permet cependant pas la mise en application de la coordination. A cette date, l'automobile avait définitivement pris sa place dans l'espace et la société française qu'elle avait su, en se rendant indispensable, profondément transformer. Après la seconde guerre mondiale, une nouvelle coordination est mise en application mais, malgré une stricte réglementation, un contingentement des activités routières et un contrôle sévère des entreprises, la route a définitivement pris l'ascendant et accroît continuellement sa domination. Depuis les années soixante, la

¹⁵³ L'Ouest Éclair du 8.01.1939.

¹⁵⁴ Archives départementales du Morbihan, S 1798 et S 645. Les conseils municipaux adressent leurs doléances à la préfecture : «communications indispensables» (Plœren), «préjudice à la population» (Auray), «gêne pour les communications» (Auray), «État de détresse» (Brech).

¹⁵⁵ L'Ouest Éclair du 29.01.1939.

¹⁵⁶ Le Nouvelliste du Morbihan du 1.02.1939.

¹⁵⁷ Archives départementales du Morbihan, S 645, courrier de la sûreté nationale, commissariat de Lorient au préfet du 23.01.1939.

¹⁵⁸ Le Nouvelliste du Morbihan du 1.01.1939.

route est devenue le premier mode de transport et sa part ne cesse d'augmenter au détriment de la batellerie et du rail. Mais, en cette fin de siècle, se pose à nouveau le problème d'une nouvelle organisation des transports plus rationnelle et plus soucieuse d'environnement.

Pierrick POURCHASSE