

505LH49|21

312

(1940)

S.N.C.F.

Réf. 532 9012 3400
40.01
D 311/4

17 décembre 1940

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 4 septembre, vous avez bien voulu me/commu-
niquer une demande de la Société anonyme "Les Kaolins d'Arvor"
tendant à la réalisation du projet de construction d'une ligne de
Lorient à Fort-Bloque par Ploermeur.

J'ai l'honneur de vous rappeler que la ligne dont il
s'agit devait, à l'origine, comporter les stations de Ploermeur,
Kerganteac et Fort-Bloque afin de faciliter l'acheminement des
kaolins de la région alors camionnés par route à Lorient pour y
être chargés sur wagons ou sur bateau et de desservir la plage de
Fort-Bloque.

Par délibération du 14 mai 1930, le Conseil Général du
Morbihan s'était engagé à prendre à la charge du département les
frais d'acquisition des terrains ainsi que le tiers du surplus des
dépenses d'établissement.

En 1936, un nouveau projet a été présenté. Il comportait
seulement un port sec à Ploermeur et le trafic était limité à celui
des wagons complets. En outre, la plage de Fort-Bloque n'était plus
desservie et la ligne était raccourcie de 2 km.

Le 12 mars 1936, le Comité de Contrôle financier du
ministère des Travaux Publics a estimé qu'il n'y avait intérêt à
construire la ligne que si les producteurs de kaolins s'engageaient
à acheminer par cette voie tout leur trafic, et qu'à défaut de cet
engagement, il conviendrait d'étudier la construction d'un téléphé-
rique aux frais des collectivités locales.

Or, les producteurs de kaolins n'ont pris l'engagement
ci-dessus que sous la condition que la surtaxe inévitable résultant
de l'emploi de la ligne ne dépasserait pas 12 fr par tonne, prix de
revient à l'époque de leur camionnage routier. Cette condition a
fait échouer l'affaire et nous n'avons pas connaissance qu'une
étude de téléphérique ait été entreprise.

Comme suite à la nouvelle demande de la Société anonyme
"Les kaolins d'Arvor", nous avons repris l'étude du projet et cette
étude nous a conduits aux conclusions que je vous demande de bien
vouloir trouver exposées ci-après.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications, Direction générale des
chemins de fer et des transports, 1er Bureau.-

La plage de Fort-Bloque et les localités de Ploermeur et Kerganteac n'étant plus desservies, on peut se demander si les engagements du département seraient aujourd'hui les mêmes qu'en 1930. Admettons, néanmoins, que le département continue à assumer la charge de l'acquisition des terrains.

Les frais d'établissement s'élèveraient aujourd'hui à 10.030.000 fr

Par ailleurs, les frais d'exploitation seraient annuellement les suivants :

- entretien de la voie	233.000 fr
- manoeuvres (1 machine, 1 brigade et 2 hommes d'équipe)	225.000 fr
	<hr/>
	458.000 fr

La production annuelle des carrières du Morbihan étant en moyenne de 60.000 T., chaque tonne transportée aurait donc à supporter 7 fr 70 de frais d'exploitation.

A cela, il faut ajouter la part d'amortissement du capital engagé, variable suivant la façon dont ce capital doit être couvert. En temps normal, un amortissement à durée indéterminée entraînerait une charge nouvelle d'environ 1.100.000 fr, soit, par tonne, 18 fr environ.

La charge par tonne de : $18 + 7,70 = 25$ fr 70 serait ainsi supérieure au prix de revient normal du camionnage par route. Dans de telles conditions, le projet ne serait vraisemblablement pas réalisable.

Il ne pourrait l'être qu'à la faveur de subventions initiales consenties, sous une forme ou sous une autre, en faveur du développement éventuel de la production française du kaolin en vue de remplacer les 50.000 T. qui étaient importées d'Angleterre, chaque année, avant la guerre.

Mais il y a lieu de considérer que la ligne qu'il s'agit de construire aurait pratiquement pour usage exclusif la desserte des carrières de kaolins. Le port sec de Ploermeur ne saurait être qu'un à-côté infime. Il ne conviendrait donc pas, à notre avis, d'envisager une ligne d'intérêt général, ainsi qu'on l'avait fait antérieurement, mais seulement un raccordement particulier au nom d'une collectivité, département, syndicat de communes ou Chambre de Commerce par exemple.

Le financement pourrait alors se trouver facilité par application des dispositions de la loi du 11 octobre 1940, qui permettent aux collectivités publiques d'emprunter à l'Etat à bas intérêt (3 %).

En supposant que la Chambre de Commerce emprunte pour 30 ans les 10 millions nécessaires, elle aurait à verser une annuité d'environ 500.000 fr, représentant par tonne 8 fr 30. La charge par tonne, compte tenu des frais d'exploitation (

.....

(7 fr 70) ne serait plus alors que de 16 fr. Ce taux doit être acceptable pour les intéressés qui, au surplus, n'auraient plus à couvrir, à l'expiration des 30 années, que les frais d'exploitation.

Par ailleurs, les conditions de ce financement pourraient elles-mêmes être améliorées si :

1°) le département acceptait, comme il l'avait fait en 1930, de prendre à sa charge une partie de la dépense de construction;

2°) les services de chômage (M. LEHIDEUX) assumaient tout ou partie des frais de main-d'oeuvre se montant à 4 M. environ.

C'est dans ce sens que la S.N.C.F. va s'efforcer de négocier avec les intéressés.

Je vous ferai connaître, dès que possible, l'accueil qui aura été réservé à cette nouvelle proposition.

Veillez agréer,

Signé: FOURNIER