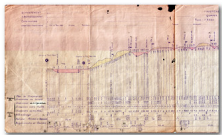


Les données économiques et sociales de la région bigoudène d'avant-guerre se trouve synthétisées dans un rapport des Ponts et chaussées datant de juin 1939, relatif au maintien provisoire de l'exploitation et de la transformation de la voie métrique en voie normale. Il est ici question que soit maintenue de façon provisoire, l'exploitation de la ligne départementale Pont l'Abbé – St Guénolé, en ce qui concerne les marchandises en raison de l'importance des ports de pêche situés entre Lesconil et Penmarc'h, et de la production agricole en primeurs du même secteur. D'autre part, la SNCF étudie la réalisation prochaine du prolongement de son réseau en empruntant la ligne départementale existante.

Pour plus de détails sur l'histoire de cette voie qui fut fermée peu avant la seconde guerre mondiale, puis réouverte à la demande de l'occupant, voir l'article concernant le "Réseau Breton" sur Wikipédia [ici](#).



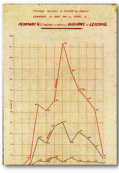
Si ce rapport ne met pas en cause la prospérité des régions sus-citées, tant au niveau des pêches que des cultures de céréales, pommes de terre, petits pois et haricots verts, il fait tout de même observer que la ligne en question ne dessert directement ni les ports de la côte (Lesconil, Guilvinec, Kéridy, St Guénolé), ni les centres importants de rassemblement de produits agricoles. Il en découle que le trafic de la ligne, après avoir connu une période de prospérité, se trouve maintenant en stagnation. La raison principale en est l'évolution et la souplesse du transport routier qui a su, très rapidement, s'adapter à la demande.

Le trafic

De 1936 à 1938, le trafic annuel de la ligne passe de 5760 tonnes à 6100 tonnes en se décomposant comme suit :

- Marée 1930 t
- Conserves légumes et poissons 2760 t
- Pommes de terre 480 t
- Petits pois et haricots 120 t
- Charbons et bois 250 t
- Divers 240 t

De l'utilité du chemin de fer



Les ports de Penmarc'h et de Guilvinec pratiquent essentiellement la pêche aux maquereaux et à la sardine, que les industries locales absorbent presque entièrement, au travers des conserveries. Mais la flottille évolue lentement vers leschalutiers à moteurs qui, de 24 en 1936, passeront à 113 au sortir de la guerre. Toutefois, le système se heurte à un problème de taille, celui du transport vers Paris, le principal client de la filière. En effet, le seul moyen d'évacuation des produits de pêche est le chemin de fer à voie étroite de St Guénolé. La manipulation n'est pas simple : Il faut dans un premier temps transporter le poisson par camion des magasins de marée aux gares de Guilvinec et St Guénolé. Les caisses sont ensuite chargées dans les wagons non isothermes du réseau à voie étroite, puis déchargées en gare de Pont l'Abbé avant d'être rechargées dans les wagons isothermes de la SNCF après un séjour plus ou moins prolongé sur les quais de la gare. Il en résulte, comme le souligne le rapport « une altération à leur fraîcheur » plus que certaine.

Le faible tonnage en légumes s'explique lui, d'une part du fait de l'éloignement des centres de production et d'autre part, de la fragilité de ces primeurs qui supportent mal plusieurs transbordements. Il devient donc plus intéressant pour le producteur comme pour le destinataire d'utiliser directement la route, sans avoir à effectuer plusieurs déchargements de cargaisons. Le rapport met en avant que, pour les raisons exposées plus avant, le maintien de la ligne pour le transport des marchandises ne se justifie pas.

La transformation de la voie



HORAIRE DES TRAINS — Service d'Été

Pont-l'Abbé à Quimper					Quimper à Pont-l'Abbé					
	mat.	mat.	soir	soir		mat.	mat.	soir	soir	
Pont-l'Abbé (d.)	7 55	11 25	4 3	15 7	21	Quimper (dép.)	5 25	8 21	10 20	12 45
Combrit-Toullec	7 31	11 26	3 17	3 32	7 31	Pluguffan	5 56	8 47	1 25	21 9
Pluguffan	7 15	11 54	2 3	3 48	7 45	Combrit-Toullec	7 10	8 58	1 10	32 9
Quimper (arr.)	7 34	12 11	4 4	4 46	7 58	Pont-l'Abbé	8 17	23 8	5 11	57 1

Pont-l'Abbé à Saint-Guénolé-Penmarc'h					Saint-Guénolé-Penmarc'h à Pont-l'Abbé				
	mat.	soir	soir	soir		mat.	matin	soir	soir
Pont-l'Abbé P.O. (d.)	7 50	15 2	3 30	7 5	Saint-Guénolé (dép.)	5 45	9 20	1 25	5 30
Pont-l'Abbé (ville)	7 55	15 3	3 35	7 10	Kevity	5 50	9 25	1 40	5 35
Plohaneezec	8 7	15 3	3 40	7 12	Penmarc'h	5 54	9 29	1 44	5 39
Trefflagat	8 15	15 3	3 50	7 20	Guilvinec	6 7	9 45	1 50	5 53
Guilvinec	8 22	15 4	3 57	7 27	Trefflagat	6 11	9 49	1 54	5 57
Penmarc'h (arr.)	8 32	15 4	4 07	7 38	Plohaneezec	6 19	9 57	1 10	6 5
Kevity	8 37	15 4	4 12	7 43	Pont-l'Abbé (ville)	6 23	10 12	2 06	6 20
Saint-Guénolé (arr.)	8 42	15 4	4 17	7 48	Pont-l'Abbé P.O. (a.)	6 25	10 12	2 08	6 22

Pour en savoir plus : [Les chemins de fer départementaux du Finistère](#)