

Demande d'hommage de reconnaissance pour le Vicomte
Edmond de Villiers du Terrage né à Paris le 17 décembre 1827
et décédé en son château de Rosporden le 11 octobre 1917

[Il s'agit du grand-père de M^{me} La Comtesse Robert de
Pluvie né Elisabeth de Villiers du Terrage, fille du Baron Marc
de Villiers du Terrage, quatrième enfant du Vicomte Edmond
de Villiers du Terrage, et de Marguerite Cassin de la Loge, fille de
René Cassin de la Loge et d'Elisabeth Dugaigneau de Champallain]

L'aïeul-grand-père de M^{me} La Comtesse Robert de Pluvie,
René Edmond de Villiers du Terrage, deuxième fils de Marc Etienne,
néquis à Versailles le 22 avril 1782 et mort à Paris le 19 avril 1855.

Il avait pris part à l'expédition d'Egypte, dessin et
rédigé seul (ou en collaboration avec son ami Jollois) diverses vues
et notices pour "Le Grand ouvrage de la Description d'Egypte".

Polytechnicien, Inspecteur Général des Ponts-et-Chaussées
(le plus haut grade de sa fonction), commandeur de la Légion d'Honneur,
il avait été nommé le même jour en 1815 deux fois - Chevalier de
la Légion d'Honneur (par le Ministre de la Guerre et par celui de l'Instruc-
tion Publique). Pour rappeler la part considérable qu'il avait prise
à la construction des Canaux Saint-Denis et Saint-Martin, en
hommage de reconnaissance, une rue du X^e Arrondissement de
Paris porte son nom.

Hommage touchant, que nous ferions peut-être bien
de mériter, nous qui n'avons pas encore honoré la mémoire
du grand-père de M^{me} La Comtesse Robert de Pluvie à qui
Rosporden doit cependant d'avoir été desservi par la ligne
de Paris - Quimper, partant à qui Rosporden doit son essor.

Il était lui aussi Polytechnicien, Inspecteur
Général des Ponts-et-Chaussées, marié de surcroît à la fille
d'un Polytechnicien également Inspecteur Général des Ponts-et-Chaussées.

[Il avait épousé à Paris le 14 mai 1859, Louise
Avril, fille d'Emile Avril et de Hortense de Boisguchonnenc qui
mourut le 4 mars 1871].

Je ne puis m'étendre sur le rôle de cet officier de
la Légion d'Honneur qui, en tant qu'Ingénieur des Ponts-et-Chaussées
avait grade de Chef de Bataillon du Génie. Il avait été chargé,
en particulier, en 1870 de la surveillance des fortifications des secteurs
d'Anteuil et de Vaugirard ; ni m'étendre sur les décorations
qui lui furent décernées -

En tout cas, c'est lui qui construisit à Paris
les Viaducs du Point-du-Jour et d'Anteuil et c'est à lui que
Rosporden est redevable d'avoir été desservi par le chemin de
fer, ligne de Paris à Quimper, (La section de la ligne de
Lorient à Quimper et la gare de Quimper ont été solennellement
inaugurées le 7 novembre 1863. La gare de Rosporden a été achevée
en 1862.)

La ligne de chemin de fer, pour rejoindre le syndicat du Jet,

se devait d'éviter Rospenden (non pas parce que Rospenden n'était à l'époque qu'un petit bourg rural de 937 habitants alors qu'Éliant comptait 2724 habitants, mais parce que le passage par Rospenden impliquait d'avoir à surmonter de redoutables obstacles et posait le problème ardu de la rampe dite de Copérec. Il y avait l'étang à traverser et une gare et des kilomètres de voies ferrées à assésir sur des terrains plus ou moins fangeux. Deux ruisseaux longent encore les voies ferrées. L'un, dit du "ruisseau" venait alimenter un lavoir à l'emplacement des maisons-magasin Quéguin-Lahuc. On y ravaissait le lin et on y lavait le linge. Ensuite, il passe sous l'entrée du garage Quéguinier (articles de pêche, chasse...), traverse les voies et le bon levard Rénan pour rejoindre le ruisseau de Roudou. L'autre, dit "ruisseau de Pen-ar-leu" (bout de l'étang) traverse à deux reprises les voies ferrées, avant et après le passage à niveau de Copérec, et va alimenter le Jet.]

2

Seule une haute autorité comme l'Inspecteur Général des Ponts-et-Chaussées Vicomte Édouard de Villiers du Terrage dont le domaine de Kerminy est sis en Rospenden, pouvait infléchir les décisions du Conseil d'Administration de la Compagnie privée Paris-Orléans (dont il était peut-être actionnaire).

- Bref, Rospenden se trouvait enfin également desservir par l'"outil" qui allait provoquer la révolution industrielle de la seconde moitié du XIX^e siècle; "outil" dont la puissance n'a encore jamais été égale et ne sera vraisemblablement jamais surpassée. [Avec le chemin de fer, la puissance de transport qui est la résultante de la multiplication entre la vitesse et la capacité de transport, se trouvait affectée du coefficient 1000 (mille). C'est que le train qui pouvait déjà rouler à quelque 50 km/h de jour comme de nuit pouvait tracter un convoi transportant de 500 à 1000 tonnes!]

Puis Rospenden fut choisi pour point de départ d'une bifurcation sur Concarneau, puis sur Carhaix; enfin, après la guerre 14-18, sur Châteauneuf-du-Faou, Plouescat.

De ce fait, tous les trains marquèrent arrêt à Rospenden. Les incidences économiques furent immédiate pour Rospenden.

Quand la route retrouva une part de son activité perdue au profit du rail, la situation de plus en plus tournante pour Rospenden, se trouva consacrée: routes de Vannes à Quimper, de Gourin et du Faouët à Concarneau

....

de Châteauneuf-du-Fau à Pont-Aven, autant d'importantes artères qui traversaient Rospenden.

[On a raconté qu'Élliant avait refusé "le chemin de fer, invention du diable" et on a en particulier accusé le grand-père de Mme Veuve, par lequel Mathieu Le Gac, Conseiller d'arrondissement résident à Élliant, a été le principal responsable du fait qu'Élliant n'ait pas eu "la Grande Gare". Que de reproches Mme Veuve a entendus à ce sujet!

Il n'y a jamais eu de délibérations de prise par le Conseil Municipal d'Élliant au sujet du chemin de fer. En 1947 j'ai effectué des recherches à ce propos; elles sont décevantes vaines.

C'est le Vicomte Edouard de Villiers du Terrage qui a fait Rospenden obtenir... "la grande gare".

On ne soulignera jamais suffisamment les qualités du Vicomte de Villiers du Terrage à l'attachante personnalité, à large ouverture d'esprit, haute élévation morale, réelle noblesse de cœur, qui a profondément honoré sa dignité humaine. Il était vénéré de ses fermiers comme peut l'attester M. André Bertholon de Kérian, qui l'a fait bien connu.

Il s'est illustré dans bien des domaines, notamment:

17. L'histoire:
- Note sur les chemins de fer saxons (Annales de Pont-Aven - Chaussees - 1852);
 - Mémoire sur le Viaduc du Pont-du-Jour (Bris 1970);
 - Histoire de la Terre et de la Seigneurie de Kerminy (1330 - 1790 ff. Bauge 1904);
 - L'Archipel des Glénans en Basse Bretagne. (1906).

27. L'archéologie:

Il a effectué des fouilles à Rospenden (Pombud, Kéranbrec'h), à Élliant (Penfouennec, Kéranbriquer), à Toune'h (Rumabat, Mini-Judis). De 1894 à 1911, il a écrit 18 notices ou notes sur ses découvertes archéologiques (préhistoriques), sur la Paroisse de Toune'h, publiées dans le Bulletin de la Société Archéologique du Finistère.

3% Sylviculture.

Avec son beau-père, il a beaucoup œuvré pour la plantation du bois de Kerminy ^{et des dépendances du domaine} d'une superficie de ^{quelques} 200 hectares, avec bien des essences rares d'Amérique surtout, de Corée - , qu'il a acclimatés dans le Rifin. Son fils, le Baron Marc, a poursuivi avec bonheur son œuvre et l'"arboétum" de Kerminy a fini par compter environ 5000 espèces - variétés - ...

[Le 23 avril 1959, plus de cent savants, professeurs, spécialistes d'essences rares d'Europe, d'Amérique ... , des lords anglais même ... sont venus effectuer des études au domaine de Kerminy. Le 24 avril 1959, la Presse et la Télévision en ont d'ailleurs rendu compte].

4
j'ai l'honneur de demander que la Ville de Rospenden veuille bien rendre un hommage de reconnaissance au Vicomte Edouard de Villiers du Terrage,

en lui attribuant par exemple le nom de la "rue de la gare".

Fait à Rospenden le 23 avril 1984.

M. [Signature]

① → 8 fermes avec les 3 de Kerminy -
"Kerengue" et "Kerion" ont été
vendues en 1919 par le Baron
Marc -> aux familles
Name - Bathelens (fermiers
du Vicomte).