

BULLETIN MENSUEL
de la
CHAMBRE DE COMMERCE
DE QUIMPER
ET DU SUD-FINISTÈRE



QUIMPER
Boulevard de Kerguélien

Imprimerie Cornouaillaise, Quimper

Composition de la Chambre de Commerce de Quimper et du Sud-Finistère

Fondée le 29 Mars 1883

PÉRIODE 1948-1949

MEMBRE HONORAIRE

M. LE PRÉFET DU FINISTÈRE

M. PRÉSIDENT HONORAIRE

1931 DE SERVIGNY CHARLES, Ingénieur des Arts et Manufactures, Industriel à CONCARNEAU.

BUREAU

MM.
1937 MARCHAND HÉRVÉ, Entrepreneur, rue Saint-Marc, QUIMPER, PRÉSIDENT.
1945 BODET LUCIEN, Directeur Général de la Société Emile Goyen, QUIMPER,
1^{er} VICE-PRÉSIDENT.
1945 VAN DER KEMP ROUL, Capitaine au long-cours, Armateur à la pêche,
14, avenue de la Gare, CONCARNEAU, 2^e VICE-PRÉSIDENT.
1931 SCHEMITT JULES, Mareyeur-Expéditeur, DOUARNENEZ, SECRÉTAIRE-MEMBRE.
1942 BOLLLOT MARCEL, Ingénieur des Arts et Métiers, Industriel, « La Robinetterie
Française », venelle de Kergos, QUIMPER, TRÉSORIER-MEMBRE.

MEMBRES

MM.
1942 BLOCH DANIEL, Ingénieur des Arts et Métiers, Industriel, QUIMPER.
1931 CHAGUN MARCEL, Industriel, rue Vis, QUIMPER, ancien Président.
1947 COULM FRANÇOIS, Négociant en vins, PONT-CROIX.
1929 DONVAL VICTOR, Industriel, ROSPORDEN, ancien Président.
1945 FAVENNEC HENRI, Mercerie-Bonneterie, rue Kéréon, QUIMPER.
1947 LE GUELLEC PROSPER, Hôtelier, Beg-Meil, FOUESNANT.
1945 GUERLESQUIN VICTOR, Négociant en produits du sol, QUIMPER.
1944 MELL JEAN, Minotier, PONT-L'ABBÉ.
1945 NICOL FRANÇOIS, Ingénieur des Arts et Manufactures, Transporteur, QUIMPER.
1931 PORIEL HENRI, Négociant en charbon et matériaux, QUIMPER.
1931 SOUDAIN ANDRÉ, Epicier, rue Kéréon, QUIMPER.
1947 TALLEC JOSEPH, Boucher, BANNALEC.
1931 TANDÉ HENRI, Boulanger, rue du Chapeau-Rouge, QUIMPER.

MEMBRES CORRESPONDANTS

MM.
BOUGHIER LOUIS, Garagiste, QUIMPER.
LE BUANNIC, Entrepreneur de Bâtiment, QUIMPERLÉ.
PIERRE, Fabricant de Conserves alimentaires, AUDIERNE.
CAVELLAT, Chaussures, DOUARNENEZ.
FURIC JULES, Mareyeur, LE GUILVINEC.
LE MOUBROUX, Mareyeur, CONCARNEAU.
LE THEOFF, Commerçant en fruits et légumes, rue Mellac, QUIMPERLÉ.
PINCHARD PARFATT, Commerçant non sédentaire, rue Ampère, ERGUÉ-ARMEL.
SCHANG PIERRE, Industriel, rue de Kergarion, QUIMPER.
LE FLOCH JOSEPH, Cafetier, QUIMPER.
CANET JACQUES, Tissus en gros, Confections, QUIMPER.
DE SERVIGNY LOUIS, Industriel, CONCARNEAU.
PICHAVAL, Pharmacien, AUDIERNE.
LEJEUNE PIERRE, Constructions Navales, DOUARNENEZ.
BOLLORE MICHEL, Papeteries Odet, ENGRÉ-GABRIEC.
CLEMINT, Faïencerie HB, QUIMPER.
LONGUEVILLE LOUIS, Transports routiers de voyageurs, QUIMPER.
GUÉGUEN COSENTIN, Epicier en gros, PONT-L'ABBÉ.

SECRETARIAT (Tél. 2-13 et 3-27)

MM.
NIGEN DENIS, Licencié en Droit, Secrétaire Général, Directeur Général des
Services, boulevard de Régocien, QUIMPER.
ANNERIQUE JEAN, Directeur-Adjoint.

BULLETIN

de la

CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER

et du Sud-Finistère

SEPTEMBRE-OCTOBRE 1949

SOMMAIRE

MOIS DE SEPTEMBRE

	PAGES
Distinctions honorifiques	3
Communications du Président.	
1 ^o Cinquantenaire de l'Assemblée des Présidents.....	6
2 ^o Assurance des membres dans l'exercice de leurs fonctions..	6
3 ^o Elections consulaires	7
4 ^o Etude du froid	7
5 ^o Comité Interprofessionnel du Logement.....	7
I. Contributions des Patentes	7
II. Caisse Régionale d'Assurance-Vieillesse des non salariés.....	8
III. Visite des Ports	9
IV. Compte rendu du Service Technique sur l'état d'avancement des travaux	9
V. Aérodrome. — Constitution de la Commission.....	11
VI. Port de Douarnenez. — Construction d'un môle-abri à Tréboul..	11
VII. Port de Concarneau	12
a) Modification de l'arrêté préfectoral portant règlement de la halle de vente (magasins de marée).....	12
b) Adjudication du lot n° 4 du terre-plein de l'Anse du Lin..	14
VIII. Port de Quimper. — Péages. — Frais de perception à la charge de la Chambre de Commerce.....	14
IX. Vœux présentés par le Syndicat de l'Épicerie en Gros.....	15
X. Affaires diverses	20
1 ^o Conséquences des réductions d'électricité sur la production de la glace	20
2 ^o Transports routiers	20

MOIS D'OCTOBRE

	PAGES
I. Coordination du Rail et de la Route.....	23
II. Visite des Ports.....	29
III. Port de Quimper. — Taxe de séjour sur les marchandises.....	29
IV. Augmentation et unification des taxes sur les marchandises et les navires.....	30
V. Port de Concarneau.....	32
— Travaux d'achèvement du quai Est. — Emprunt de 92 millions. — Réalisation d'une première tranche de 25 millions.	32
VI. Port de Concarneau. — Embranchement particulier.....	33
VII. Port de Loctudy. — Travaux d'amélioration.....	33
VIII. Port du Guilvinec. — Réduction de la taxe de péage sur la valeur du poisson débarqué.....	35
IX. Comptes rendus de réunions.....	35
1° V ^e Région Economique.....	35
2° VI ^e Région Economique.....	36
3° Union des Chambres de Commerce Maritimes.....	36
X. Affaires diverses.....	36
1° Création de zones franches portuaires.....	36
2° Transports par fer. — Suppression des wagons-lits.....	38
3° Port du Guilvinec. — Construction d'un local pour les ventes de poisson.....	39
XI. Affaires Commerciales.....	40

CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER
et du Sud-Finistère

Compte rendu de l'Assemblée du 13 Septembre 1949

La Chambre de Commerce de Quimper s'est réunie en son Hôtel, boulevard de Kerguélien, le Mardi 13 Septembre 1949, à 14 h. 30, sous la présidence de M. MARCHAND.

Etaient présents : MM. MARCHAND, président ; VAN DER KEMP, 2^e vice-président ; SCHEMITT, secrétaire-membre ; FAVENNEC, trésorier-adjoint.

MM. BLOC'H, COULM, DONVAL, GUERLESQUIN, MELL, NICOL, PORIEL, SOUDAIN, TALLEC, membres.

MM. LE BUANNIC, CAVELLAT, FLOC'H, GUÉGUEN, LEJEUNE, LE MOUROUX, DE SERVIGNY, membres correspondants.

Absents et excusés : MM. BODET, 1^{er} vice-président ; ROULLOT, trésorier-membre.

MM. CHACUN, LE GUELLEC, TANDÉ, membres.

MM. BOUGRIER, BOLLORÉ, CANET, CLÉMENT, FURIC, PICHAVANT, PINCHARD, PIERRE, SCHANG, LE THÉOFF, membres correspondants.

Assistaient à la séance : MM. BASTARD, ingénieur ordinaire des Ponts-et-Chaussées ; NIGEN, directeur général de la Chambre de Commerce ; ANNEBICQUE, directeur-adjoint de la Chambre de Commerce ; PRIOU, directeur des Services Généraux de la Chambre de Commerce à Concarneau.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Nomination dans l'Ordre de la Légion d'honneur de :

— M. le président Hervé MARCHAND ;

— M. le vice-président Lucien BODET ;

— M. le secrétaire-membre Jules SCHEMITT.

M. Van der Kemp, vice-président, prononce l'allocution suivante :

La Chambre de Commerce de Quimper est en fête.

En ce jour, le grand pavais a été hissé et les armes de Quimper-Corentin flotteront en tête de mât, car trois de ses membres sont à l'honneur.

N'est-ce pas une gageure qu'un capitaine au Long-Cours, Cap Hornier, soit appelé, au nom de cette honorable Assemblée Consulaire, à apporter à ses trois collègues les félicitations qu'ils méritent ?

Un écrivain maritime faisait dire à un capitaine au Long-Cours, convié à prendre la parole dans une réunion, que les « marins ne savaient parler qu'à leur bord ».

Ce capitaine avait sans doute raison. Les gens de mer et certains des plus illustres donnèrent plus d'un témoignage de leur insouciance des brillants discours et des réceptions protocolaires.

Je ne m'aventurerais pas à déroger à cette coutume, si dans cette réunion amicale des membres d'une Chambre de Commerce Maritime je ne me sentais pas un peu à mon bord, sans autre prétention, aujourd'hui, que de refléter fidèlement l'amitié et la sympathie que nous portons tous au président Marchand, au premier vice-président Bodet et à notre secrétaire-membre, le président Schemitt.

Cette trinité à l'honneur nous apporte la preuve que les efforts et les compétences de ces trois chefs ont été reconnus par des Ministres clairvoyants qui savent bien que les entreprises, quelles qu'elles soient, ne peuvent réussir que si elles sont menées par des hommes intègres et travailleurs, s'instruisant journellement, au cours de leurs activités, des questions sociales, pour le mieux-être de leurs collaborateurs et pour le bien général, créant ainsi autour d'eux une ambiance de sympathie et d'amitié sans laquelle toute initiative est stérile.

C'est bien sous ce jour que vous apparaît, n'est-ce pas, Messieurs, notre *président Hervé Marchand*.

Ce « self made Man » est un lutteur.

C'est un chef courtois qui craint toujours d'avoir pu contrarier son interlocuteur et qui en semble navré.

Mais quand il s'est fixé un but, rien ne l'arrête, il fonce. Il nous l'a bien montré dans ses randonnées à travers les Ministères pour le bien de nos ports du Sud-Finistère.

C'est un Breton qui tient le terrain jusqu'au bout.

Ayant souffert dans sa chair pour une bonne cause, il aurait pu ralentir ses activités, mais son devoir passe avant tout et lui commande d'aller toujours de l'avant.

On le trouve à la tête de nombreuses Commissions, où il lutte souvent contre « vents et marées », mais sa ténacité et sa sagacité triomphent presque toujours.

Membre de la Chambre de Commerce depuis 1937, ses collègues, en 1945, en firent leur président.

Ce fut un choix de connaisseurs.

A partir de ce moment, plus de répit,

Il commande un beau bâtiment. La barre est en bonnes mains.

Vous avez été témoins, mes chers collègues, de ce travail formidable pour arriver à surmonter les difficultés que présentaient ces programmes portuaires. Que ce capitaine ait eu d'excellents lieutenants et un bon équipage, cela il ne manquera pas de nous le dire, mais c'est lui le chef et il sait que les responsabilités ne se partagent pas.

Au grand dam de la Chancellerie, il est nommé, à quelques jours d'intervalle, Chevalier de la Légion d'Honneur sur deux tableaux, au Ministère de l'Industrie et du Commerce et au Ministère de la Marine Marchande.

N'est-ce pas là la plus belle illustration de la valeur et de l'activité de notre président ?

Le président Lucien Bodet, c'est le second du bord.

Il préside aux destinées du très important Syndicat des Fabricants de Conserves de Bretagne et à la Direction Générale d'une Société de cette grosse industrie. C'est dire le travail et les responsabilités qui lui incombent. Il semble d'ailleurs ne pas les craindre.

C'est un homme carré, mais qui, par nature, n'aime pas les angles.

Il apporte dans ses jugements sa sagacité et son calme et il montre dans les discussions une clairvoyance remarquable, ne dédaignant pas la pointe d'humour, sous un clin d'œil malicieux.

Cette croix d'honneur qui vient de récompenser de nombreux et signalés services est épinglée sur un cœur généreux et chacun de nous sait que ses vertus civiques ont été déployées au maximum dans les œuvres de la Croix-Rouge et dans des heures qui ne peuvent s'oublier.

Et quelle plus heureuse coïncidence que ces distinctions simultanées de deux chefs dont l'un à une époque pénible apporte à l'autre l'aide secourable.

M. Jules Schemitt, notre secrétaire-membre, aurait dû être 2^e vice-président de notre Assemblée, si un marin bagarreux n'était venu un jour prendre son poste de mouillage au sein de cette docte Assemblée.

De cela d'ailleurs le président Schemitt n'a aucune rancune. Il n'a guère le temps de s'arrêter à ces peccadilles. Important industriel, membre de la Chambre de Commerce depuis 1931, président de la Fédération Nationale des Syndicats de Mareyeurs et d'Expéditeurs du littoral français, c'est l'homme du mouvement, toujours par « monts et par vaux », attentif à toutes les questions qui intéressent nos industries maritimes, jetant comme il le faut un regard paternel sur son beau port de Douarnenez. Fidèle et scrupuleux représentant de notre Chambre de Commerce à l'Association des Grands Ports Français et dans de multiples associations, siégeant dans la capitale, il apporte dans sa tâche une minutie remarquable.

Le Ministre de la Marine Marchande lui a déjà témoigné sa reconnaissance en le nommant, il y a quelque temps, Chevalier dans l'Ordre du Mérite Maritime.

Cette distinction méritée le situe mieux dans le cadre des gens de mer qu'il connaît et qu'il aime.

Cette croix d'honneur vient consacrer la vie de travail d'un homme dont nous connaissons tous les hautes qualités.

Les membres de la Chambre de Commerce sont heureux et fiers des distinctions accordées à leurs collègues.

Et si vous le voulez bien, Messieurs, nous ferons un bouquet de leurs belles qualités et nous en détacherons quelques fleurs que nous offrirons avec nos compliments aux dignes compagnes de nos collègues, Mesdames Marchand, Bodet et Schemitt.

Vous m'excuserez, mes chers collègues, de poursuivre ma métaphore et de saluer en marin et en votre nom nos **trois légionnaires**.

Vous appartenez, Messieurs les Présidents, à l'impérissable flotte française battant enseigne du « Travail et de l'Honneur ».

Pour vous, à bord de notre vaisseau Assemblée Consulaire de Quimper, nous pavisons et mettons l'équipage à la bande, puis voiles hautes amenées sur les drisses, saluant du pavillon, lançant pour votre bonheur et santé nos plus puissants hurrahs, nous vous rangeons à l'Honneur. »

M. le président Marchand, au nom des nouveaux légionnaires très touchés par cette manifestation de sympathie, remercie en soulignant que la distinction dont ses collègues et lui-même viennent de faire l'objet, rejaillit sur la Chambre de Commerce.

✱

Procès-verbal de la réunion du 12 Juillet.

Le procès-verbal de la réunion du 12 Juillet est adopté.

✱

COMMUNICATIONS DU PRÉSIDENT

1° — Cinquantenaire de l'Assemblée des Présidents.

M. le Président rappelle que l'Assemblée des Présidents de Chambres de Commerce de France doit célébrer son cinquantenaire les 17 et 18 Octobre prochain. MM. les Membres de la Chambre de Commerce qui désirent participer aux manifestations organisées à cette occasion sont invités à en informer le Secrétariat de la Compagnie Consulaire.

2° — Assurance des Membres dans l'exercice de leurs fonctions.

Toutes les Compagnies d'Assurances consultées n'ont pas encore fait connaître leurs propositions. Délégation est donnée au Bureau pour régler cette affaire.

3° — Elections consulaires.

M. le Président fait connaître que des élections générales doivent avoir lieu à la Chambre de Commerce de Brest en raison de l'augmentation du nombre des Membres de cette Compagnie.

Il rappelle à cette occasion que le tiers des Membres de la Chambre de Commerce de Quimper est soumis à la réélection en Décembre prochain. La série sortante est la suivante :

1^{re} catégorie : MM. BLOC'H, DONVAL, MELL.

2^e catégorie : M. VAN DER KEMP.

3^e catégorie : MM. SOUDAIN, TALLEC.

4° — Etude du froid.

M. Lejeune en appelant l'attention de la Chambre de Commerce sur la « Journée du Froid », organisée à La Rochelle à l'occasion de la Foire-Exposition, demande si la Chambre de Commerce de Quimper ne risque pas d'être en retard sur les réalisations d'autres Compagnies Consulaires.

M. le Président croit pouvoir indiquer que la Chambre de Commerce de Quimper, sans avoir manifesté ses intentions par voie de presse, n'en continue pas moins à suivre de très près le problème de l'équipement des ports du Sud-Finistère en vue de leur intégration dans la chaîne frigorifique française et internationale. Le principal obstacle aux réalisations est la difficulté du financement, difficulté à laquelle se heurteront également les autres ports de pêche.

5° — Comité Interprofessionnel du Logement.

M. le Président fait connaître que M. Parker, délégué général du Centre Paritaire du Logement, fera un exposé devant le Conseil d'Administration du C.I.L. de Quimper et du Sud-Finistère le 20 Septembre.

✱

I. — CONTRIBUTION DES PATENTES

M. le Président rappelle que par délibération prise en séance extraordinaire le 19 Août 1949, la Chambre de Commerce a décidé un abattement de 18% sur les cotisations de ses ressortissants

établies en 1949 au titre de la contribution pour frais de Chambre de Commerce.

✱

II. — CAISSE RÉGIONALE D'ASSURANCE VIEILLESSE DES NON-SALARIÉS

M. Favenec donne le compte rendu suivant de la réunion du Conseil d'Administration de la Caisse Régionale Interprofessionnelle d'Assurance Vieillesse des Non-Salariés, où il a représenté la Chambre de Commerce de Quimper.

« Les membres du Conseil d'Administration provisoire se sont réunis, à la Chambre de Commerce de Saint-Brieuc, le vendredi 9 Septembre 1949. Les Chambres de Commerce de ces trois départements étaient représentées, à l'exception de la Chambre de Commerce de Fougères.

Le président fait savoir que le Comité provisoire National de l'Organisation Autonome des Assurances Vieillesse des non-salariés a, dans sa séance du 27 Juillet, donné un avis favorable à la demande d'agrément présentée en vue de la création de la Caisse. Cette décision, si elle n'est pas officielle, puisque c'est en dernier ressort le Ministre qui doit donner l'agrément dans un délai très court, donne cependant vie à la Caisse qui peut être constituée et fonctionner dès à présent.

En conséquence, il est décidé de mettre la Caisse en place avec le Conseil d'Administration provisoire qui s'est déclaré et d'après les statuts prévus :

Organisation. — Le siège de la Direction se tiendra à Rennes, provisoirement, en attendant de trouver un local indépendant, dans un bureau du VI^e Groupement Economique Régional.

Deux sections administratives seront créées dans le Finistère : l'une à Quimper, l'autre à Brest, qui auront pour tâche de recenser les adhérents et de leur donner sur place tous renseignements utiles.

Après la nomination du personnel et l'acquisition du matériel indispensable, la question du financement a été étudiée. En attendant les premières cotisations, des frais importants sont à prévoir ; des contacts ont été pris avec différents établissements de crédit : le Comptoir National d'Escompte offre un découvert de 1.500.000 fr., la Banque de Bretagne ouvrirait un crédit de 3 millions. De ce côté, la question peut être résolue sans inquiétude et le président reçoit délégation pour régler au mieux cette affaire.

En conclusion, le président recommande d'agir très vite, car d'autres Caisses fonctionnent déjà. Les bureaux de section doivent être en place au plus tôt pour recevoir les inscriptions des adhérents et faire connaître par la presse ou par des conférences que la Caisse est en mesure de recevoir les inscriptions. Des circulaires vont être préparées pour être diffusées à tous les intéressés par les soins des sections.

La séance est levée à 13 heures. Une prochaine réunion est prévue pour le début de Novembre. »

Après échange de vues, l'Assemblée décide de mettre provisoirement son personnel et ses bureaux à la disposition de la Caisse Régionale pour faciliter le démarrage de la Section administrative du Sud-Finistère.

✱

III. — VISITE DES PORTS

M. Donval, président de la Commission des Travaux et des Ports, signale l'excellente initiative de M. l'ingénieur Bastard qui a organisé pour son personnel une visite générale des travaux en cours dans les ports. Invité à participer à cette journée d'études, M. Donval y a trouvé un tel intérêt qu'il croit devoir proposer à l'Assemblée Consulaire d'organiser pour l'ensemble de ses Membres une tournée semblable.

Les travaux d'amélioration sont en effet en cours dans les principaux ports du Sud-Finistère (Douarnenez, Audierne, Penmarc'h, Guilvinec, Lesconil, Quimper, Concarneau) et cela représente le résultat des efforts incessants de la Chambre de Commerce et du Service des Ponts-et-Chaussées depuis de nombreux mois.

La proposition de M. Donval est adoptée ; la visite aura lieu le Vendredi 30 Septembre, en compagnie de M. l'ingénieur Bastard.

✱

IV. — COMPTE-RENDU DU SERVICE TECHNIQUE SUR L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

M. Bastard, ingénieur du Service Technique, donne le compte rendu de l'état d'avancement des travaux dans les ports.

1^o PORT DE DOUARNENEZ

a) 1^{re} tranche. — Construction de môles.

La première tranche n'est pas encore terminée. Pour gagner du temps, la superstructure a été avancée. Il reste à poser les blocs de protections sur une longueur de 90 m., ce qui demandera encore 5 mois.

b) 3^e tranche. — Construction de 250 mètres de quai.

L'entreprise chargée des travaux, qui n'a pu se procurer en temps

voulu le matériel indispensable, a accumulé un retard de plusieurs mois. Le Service des Ponts et Chaussées lui a adressé une mise en demeure d'activer les travaux et il est probable que, grâce aux dispositions prises, on n'enregistrera pas un retard supérieur à un ou deux mois.

Répondant à une intervention de M. Schemitt, M. Bastard tient à souligner qu'il n'est pas possible actuellement de se rendre compte du travail accompli puisque les travaux sont effectués dans la proportion des 2/3 sous l'eau.

Un projet de 4^e tranche de travaux (construction de 200 m. de quai-supplémentaires) est actuellement en préparation.

2° PORT D'AUDIERNE

Il y a lieu d'être satisfait de la marche du chantier, la moitié du môle est construit.

3° PORT DE PENMARCH

30 mètres de quai sur les 75 mètres prévus sont construits. Un terre-plein d'environ 5.000 m² a été constitué. Le 1/3 des enrochements étant maintenant posé, le passage des bateaux par la Grande Passe va être interdit.

M. Bastard signale que les usagers du port réclament maintenant, d'une manière pressante, l'approfondissement de la Petite Passe.

4° PORT DE GUILVINEC

a) 1^{re} tranche (prolongement du môle sur 60 m.).

Les enrochements sont terminés et les blocs de béton sont posés sur 40 m. La superstructure ne sera pas posée cette année. Le chantier va être arrêté pendant l'hiver et ne sera repris qu'au mois d'Avril prochain pour permettre le tassement.

M. Donval demande que cette décision soit portée à la connaissance des usagers du port. Une note sera communiquée au Comité local des Pêches Maritimes.

b) 2^e tranche.

L'entreprise paraît manquer de personnel et du matériel indispensables. Le Service des Ponts et Chaussées lui a commandé de s'équiper rapidement.

5° PORT DE LESCONIL

Après des débuts difficiles, l'entreprise donne maintenant satisfaction. Ici encore, les travaux vont être suspendus pendant l'hiver pour permettre le tassement.

M. Donval rappelle la demande des usagers tendant au prolongement du quai sur une vingtaine de mètres.

M. Bastard fait connaître que cette demande est soumise à une étude dont il communiquera les résultats prochainement à la Chambre de Commerce.

6° PORT DE QUIMPER

La construction du quai est presque terminée. Le port de Quimper-Corniguel pourra être utilisable vers le début de Décembre.

7° PORT DE CONCARNEAU

Les travaux du quai « Est » sont en cours. Il y a lieu d'être satisfait de l'entreprise qui suit normalement le programme des travaux.

M. le Président remercie M. Bastard de son exposé.



V. — AÉRODROME

Constitution de la Commission.

M. le Président rappelle qu'au cours de l'Assemblée du 10 Mai 1949 la Commission de l'Aérodrome a été constituée comme suit :

MM. Schemitt, Chacun, Mell, Nicol, Canet, Longueville.

M. Soudain demande également à faire partie de cette Commission.

M. le Président invite les Membres à se réunir aussitôt que possible pour élire leur Président et étudier les problèmes qui se posent à la Chambre de Commerce au moment où la gestion de l'aérodrome doit lui être rendue.

La Commission devra en particulier se pencher sur le problème délicat de la procédure de l'échange des terrains.



VI. — PORT DE DOUARNENEZ

Construction d'un môle-abri à Tréboul.

La solution la plus économique et certainement la plus réalisable pour la protection du port de Tréboul consiste en la construction d'un môle abri de 113 m. de longueur s'appuyant sur l'îlot Saint-Michel et ayant une direction sensiblement Nord-Sud, soit la direction de la Pointe du Guet.

Les travaux sont estimés 9.200.000 frs. La dépense prévue peut

être prélevée sur la somme à valoir des travaux de 3^e tranche du port de Douarnenez.

La délibération suivante est adoptée.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER,

Vu le projet présenté par le Service des Ponts et Chaussées en vue de la construction d'un môle-abri d'une longueur de 113 mètres, entre l'îlot Saint-Michel et la Passe du Guet, destiné à améliorer la sécurité de mouillage dans le port de Tréboul ;

Vu le détail estimatif des travaux s'élevant à la somme de 9.200.000 fr. ;

Considérant que cette somme peut être prélevée sur la somme à valoir des travaux d'amélioration du port de Douarnenez (3^e tranche, construction de 240 m. de quais avec dragages) ;

Après avoir entendu l'exposé de son président,

Approuve le projet présenté ;

Demande à M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme :

— d'autoriser un prélèvement de 9.200.000 fr. correspondant au montant des travaux sur la somme à valoir des travaux d'amélioration du port de Douarnenez (3^e tranche - construction de 240 m. de quais avec dragages) en cours d'exécution ;

— d'autoriser l'affectation auxdits travaux des péages perçus au port de Douarnenez, en application du décret du 16 Mars 1937.

Adopté.

VII. — PORT DE CONCARNEAU

a) Modification de l'arrêté préfectoral portant règlement de la Halle de Vente (Magasins de marée).

M. Donval, président de la Commission des Travaux et des Ports, appelle l'attention de l'Assemblée sur les difficultés que connaît le port de Concarneau en raison de l'exiguité des locaux mis à la disposition des mareyeurs. Il est possible de pallier ces difficultés en dotant les mareyeurs qui font preuve d'activité de magasins plus vastes permettant un écoulement plus facile du poisson et en favorisant l'installation à Concarneau de mareyeurs des ports voisins.

M. Donval propose en conséquence la modification de l'article 37 de l'arrêté préfectoral du 16 Février 1949 portant règlement d'exploitation de la halle de vente au poisson.

Après échange de vues, l'Assemblée se range au point de vue de M. Donval et adopte la délibération suivante :

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER,

Considérant que le port de Concarneau connaît, en raison de l'exiguité des locaux mis à la disposition des mareyeurs, des difficultés de plus en plus grandes pour l'écoulement du poisson pendant les périodes de gros apports ;

Considérant que cette situation résulte de l'insuffisance de la capacité d'absorption des mareyeurs et qu'elle se traduit en baisse des cours pouvant amener les armateurs à diriger leurs bateaux sur des ports plus favorables aux ventes ;

Considérant qu'il semble possible de remédier à cet état des choses en dotant les mareyeurs faisant preuve d'activité, de magasins plus vastes qui permettraient un écoulement plus important de poisson ou en favorisant l'installation à Concarneau de mareyeurs des ports voisins ;

Considérant qu'à cet effet il y aurait lieu d'envisager d'urgence :

1^o la modification de l'article 37 du règlement d'exploitation de la Halle de Vente fixé par arrêté préfectoral, de manière à permettre un aménagement dans la répartition des magasins de marée, au mieux de l'intérêt général du port, le texte actuel limitant toute action dans ce sens ;

2^o l'aménagement de magasins supplémentaires,

Décide :

1^o de modifier comme suit l'article 37 de l'arrêté préfectoral du 16 Février 1949 portant règlement d'exploitation de la halle de vente au poisson du port de Concarneau :

« Il est substitué au 1^{er} alinéa de l'article 37 de l'arrêté préfectoral du 16 Février 1949, portant règlement d'exploitation de la halle de vente au poisson du port de Concarneau, les deux alinéas suivants :

« A l'expiration de chacun des trimestres de l'année en cours, la permission d'occupation sera annulée de droit, sans aucune indemnité, si le tonnage des achats faits par l'occupant à la vente publique sous la halle n'a pas atteint :

a) pour chacun des 1^{er}, 2^e et 4^e trimestre de l'année en cours :

— pour les magasins *définitifs* et par mètre carré de surface occupée : 0 tonne 600 ;

— pour les magasins *provisoires* et par mètre carré de surface occupée : 1 tonne 500 ;

b) pour le 3^e trimestre de l'année en cours :

— pour les magasins *définitifs* et par mètre carré de surface occupée : 1 tonne ;

— pour les magasins *provisoires* et par mètre carré de surface occupée : 0 tonne 400.

« La Chambre de Commerce de Quimper, après avis de la Commission Consultative du port et accord de M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur du port, procédera, le cas échéant, à une nouvelle répartition des magasins de marée, en tenant compte du tonnage des achats effectués par chaque mareyeur, pendant les périodes de référence ci-dessus définies. »

Le reste de l'article reste sans changement.

2° L'aménagement de nouveaux magasins de marée par l'acquisition d'un bâtiment industriel construit sur les terre-pleins de l'Anse du Lin, appartenant à la Société d'Etudes et d'Equiperment de Navires de pêche, le Bureau de la Chambre de Commerce recevant délégation pour traiter cette affaire.

Adopté.

b) Adjudication du lot n° 1 du terre-plein de l'Anse du Lin.

M. le Président rappelle que par délibération du 12 Juillet 1949 la Chambre de Commerce a demandé à M. l'Ingénieur en Chef du Service Maritime de scinder le lot n° 1 en deux parties :

— l'une dite n° 1 d'une superficie de 63 m² 44 laissée à la disposition de M. Le Bris ;

— l'autre dite n° 1 bis d'une superficie de 260 m² 10 à attribuer à un nouveau conditionnaire.

Depuis cette délibération est survenu le décès de M. Le Bris. Ce fait nouveau est de nature à modifier la position de la Chambre de Commerce. Les héritiers de M. Le Bris ont fait connaître à la Compagnie Consulaire qu'ils seraient amenés à céder à une tierce personne les bureaux et magasins aménagés sur le lot n° 1.

Dans l'ignorance où l'on se trouve des qualités de cet acheteur éventuel, il ne semble pas possible de lui accorder la faveur que la Chambre de Commerce était toute disposée à accorder à M. Le Bris.

M. le Président précise par ailleurs que M. l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées n'est pas favorable à la scission.

Après échange de vues, l'Assemblée décide d'adjuger le lot n° 1 dans sa totalité.

✱

VIII. — PORT DE QUIMPER.

Péages. — Frais de perception à la charge de la Chambre de Commerce.

Aux termes de l'article 283 du Code des Douanes les frais de perception sont prélevés sur le produit des taxes de péages et l'Administration des Douanes a mis à la charge de certaines collectivités bénéficiaires tout ou partie du traitement des agents des douanes chargés de ce recouvrement.

A la date du 7 Février 1949, l'Administration a signalé à l'Union des Chambres de Commerce Maritimes qu'il lui paraissait normal d'astreindre certaines autres Collectivités à supporter des frais d'emploi.

Plus particulièrement, il est envisagé de mettre à la charge de la Chambre de Commerce de Quimper pour les taxes perçues au port de Quimper et à titre de frais de perception, une fraction d'emploi de préposé des Douanes.

L'Administration des Douanes demande si une participation de principe de l'ordre de 2% du produit des péages serait susceptible d'être admise par l'Assemblée Consulaire.

Après échange de vues, et tenant compte du relèvement des taxes qui doit assurer des recettes nettement supérieures aux recettes actuelles, l'Assemblée décide de proposer à l'Administration des Douanes une participation de 1% des recettes de péages.

✱

IX. — VŒUX PRÉSENTÉS PAR LE SYNDICAT DE L'ÉPICERIE EN GROS

A la demande de M. le Président, M. Guéguen donne lecture du rapport suivant :

Rationnement et Taxation.

Quatre denrées alimentaires restent encore rationnées : le sucre, le café, l'huile et le riz.

En raison de l'importance du marché parallèle qui consiste surtout en colis familiaux, en importations frauduleuses ou tolérées par les frontières belges, suisses et italiennes, les consommateurs arrivent à douter de la valeur et de l'utilité des tickets. Ces derniers leur rappellent d'ailleurs de si mauvais moments qu'ils n'ont qu'un désir, c'est d'en être débarrassés.

Les détaillants ont mille peines à les collecter en quantité et en temps voulu. Il s'ensuit que les grossistes éprouvent de grosses difficultés à constituer leurs dossiers pour le réapprovisionnement et à les retourner dans les délais au Ravitaillement Général. Ce qui occasionne des pertes de tickets et des réclamations multiples.

Dans le but d'éviter à tous, consommateurs et commerçants, ces multiples ennuis, voyons s'il est possible de libérer à brève échéance les quatre produits en question, et examinons rapidement les perspectives d'avenir pour chacun d'entre eux.

SUCRE

Au début de l'été, la récolte promettait d'être excellente et le sucre devait être mis en vente libre dès les débuts de la nouvelle campagne, c'est-à-dire en Octobre ou Novembre.

La sécheresse persistante semble avoir fait reculer cette échéance. La récolte sera néanmoins moyenne et tout en maintenant, si besoin était, un certain contingentement pour les industries utilisatrices, il sera possible de laisser le sucre libre à la consommation.

D'ailleurs la production du sucre dépend davantage de la politique de l'alcool que des récoltes de betteraves qui arrivent à parité de celles d'avant-guerre. (Avis des Nordistes.)

CAFÉ

La situation de l'article s'améliore de jour en jour. Les stocks augmentent dans les ports d'une façon régulière. Les rations vont être probablement doublées et une ration supplémentaire sera distribuée en fin d'année. Les cafetiers, grâce à des triages qui vont leur être cédés librement, pourront servir des cafés convenables sans restriction à tous les consommateurs. La possibilité d'une liberté d'achat de l'article pour Janvier 1950 peut donc être envisagée avec certitude.

HUILE

L'huile d'olive est en vente libre. Son prix est même en forte baisse. Les tickets ne sont plus nécessaires que pour l'huile d'arachide, de colza, soya, etc...

Les départements sont approvisionnés d'après leur nombre d'habitants. L'utilisation étant variable par région, la ration (450 grs) est insuffisante dans certaines et dans d'autres les épiciers vendent le surplus sans tickets, cf. : Finistère.

Si l'on considère que notre production coloniale est en progression et que la sécheresse n'a pas fait beaucoup de tort aux oléagineux métropolitains, il semble que l'on puisse sans inconvénient rendre libre la vente de toutes les huiles comestibles.

RIZ

En raison des événements d'Indochine, le riz est peut-être la denrée dont l'approvisionnement laisserait à désirer, mais nous négocions en ce moment un achat de 15.000 t. en Italie. Le Mexique nous en fournit régulièrement ainsi que la Camargue dont les rizières commencent à produire d'une façon très satisfaisante.

Si l'on ajoute aux apports actuels évalués à 50.000 t. un fort appoint de riz cassé de qualité marchande, il semble qu'il soit très possible d'élargir sinon de rendre à cette denrée la liberté de vente dans un avenir assez proche.

TAXATION

Ces 4 articles rationnés restent évidemment étroitement taxés. Mais tous les autres de première nécessité dont la vente a été rendue libre à

tous les stades le restent également, si bien que l'on rencontre à l'heure actuelle de graves anomalies dues aux fluctuations en baisse ou en hausse.

C'est ainsi que pour les savons et les confitures, la chute des prix à la consommation eut dû être plus importante si les produits n'étaient pas restés taxés à un prix trop élevé qui a empêché la concurrence de jouer à « bloc ».

Quant aux légumes secs dont les prix ont haussé en raison d'une pénurie due à la sécheresse, il est impossible d'en importer dans notre département en raison d'un arrêté préfectoral toujours en vigueur.

Dans tous les cas, c'est le consommateur qui en pâtit.

A la suite de ce rapport, l'Assemblée adopte la délibération suivante :

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER,

Après avoir entendu l'exposé de son président ;

Considérant que les détaillants éprouvent des difficultés de plus en plus grandes pour collecter les tickets de quelques produits alimentaires : sucre, café, huile, riz, restant soumis au rationnement et que ces produits sont en quantité suffisante sur le marché pour approvisionner normalement le consommateur,

Emet le vœu :

Que le rationnement soit complètement supprimé dans le plus court délai, ainsi d'ailleurs que la taxation, l'abondance et le jeu de la concurrence étant seuls susceptibles de faire jouer les prix au bénéfice du consommateur.

Adopté.

b) Droit de timbre sur les traites domiciliées.

Sur la proposition de M. Guéguen, l'Assemblée adopte la délibération suivante :

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER,,

Après avoir entendu l'exposé de son Président ;

Considérant que la loi du 20 Juillet 1949 a abrogé la loi du 4 Septembre 1947 portant domiciliation obligatoire des effets de commerce et des billets à ordre ;

Considérant que le droit de timbre est :

— pour les billets à ordre et effets domiciliés : 2 fr. 30 quelle que soit la valeur d'émission ;

— pour les billets à ordre et effets non domiciliés : 2 fr. 30 pour 1.000 ;

Considérant que pour plus de facilité le droit de timbre applicable aux billets à ordre et effets non domiciliés devrait être établi en valeur absolue et non en pourcentage ;

Considérant les difficultés de trésorerie des chefs d'entreprises et la nécessité pour eux de mobiliser rapidement le maximum de crédit,

Emet le vœu :

1° Que les banques prennent le plus vite possible toutes dispositions pour la mise en application de la loi du 20 Juillet 1949 abrogeant la domiciliation obligatoire des lettres de change et des billets à ordre.

2° Que le taux de timbre appliqué aux effets de commerce non domiciliés soit calculé en valeur absolue et non en pourcentage.

c) Ventes avec primes.

M. Guéguen donne lecture du rapport suivant :

L'abondance de quelques articles sur le marché, le jeu de la concurrence, les difficultés d'écoulement de certains produits, ont incité quelques fabricants et négociants à reprendre certaines ventes avec prime. Le moment n'est pas très trouvé et à juste titre de nombreux commerçants et industriels s'en sont émus.

La vente avec prime se présente sous deux formes principales :

a) Prime directe du fabricant ou du grossiste aux détaillants ou aux consommateurs ;

b) Les timbres distribués aux consommateurs pour tous achats et contre lesquels il peut obtenir à échéance plus ou moins longue un objet de son choix.

La première est moins dangereuse et peut se concevoir comme représentant une remise de quantité ou de fidélité. Elle n'est d'ailleurs appliquée qu'irrégulièrement par les intéressés. Elle peut néanmoins gêner temporairement certaines branches de la distribution (verres s/ savon).

La seconde est plus dangereuse pour bon nombre de commerces, dans ce sens que l'émetteur de timbres est entraîné à acheter un choix de plus en plus vaste de marchandises diverses pour satisfaire au goût très varié de sa clientèle.

Les consommateurs en retirent-ils un avantage réel. Ce n'est pas toujours exact car la qualité, la présentation des articles risquent d'en souffrir. A tous points de vue il semble préférable que la vente avec primes aux consommateurs ne soit pas autorisée en l'état actuel des choses.

Après discussion, la délibération suivante est adoptée :

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER,

Après avoir entendu l'exposé de son Président,

Considérant que l'abondance de quelques articles sur le marché, le jeu de la concurrence, les difficultés d'écoulement de certains produits

ont incité certains fabricants et négociants à reprendre certaines ventes avec primes ;

Considérant que la vente avec primes se présente sous deux formes principales :

a) Prime directe du fabricant ou du grossiste au détaillant ou au consommateur,

b) Timbres distribués au consommateur pour des achats et contre lesquels il peut obtenir à échéance plus ou moins longue un objet de son choix ;

Considérant que cette seconde forme est particulièrement dangereuse pour bon nombre d'entreprises commerciales, parce que l'émetteur de timbres est entraîné à acheter un nombre de plus en plus important de marchandises diverses pour satisfaire les goûts très variés de sa clientèle ;

Considérant que le consommateur ne retire pas d'avantages réels des ventes avec primes,

Emet le vœu :

Qu'une loi interdise strictement toutes les ventes avec primes ou timbres-primes.

Adopté.

d) Pneumatiques utilitaires.

Sur la proposition de M. Guéguen, l'Assemblée adopte la délibération suivante :

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER,

Après avoir entendu l'exposé de son Président,

Considérant que la production de pneumatiques dits « utilitaires » a atteint et dépassé la production d'avant-guerre ;

Considérant que la part de la production française réservée à l'exportation reste minime ;

Considérant que les contingents mis à la disposition des Chambres de Commerce sont nettement insuffisants pour satisfaire aux besoins de leurs ressortissants,

Emet le vœu :

Que les contingents de pneumatiques utilitaires mis à la disposition des Chambres de Commerce soient très sensiblement augmentés, en attendant que soit décidée la mise en vente libre de cette catégorie de pneumatiques.

Adopté.

X. — AFFAIRES DIVERSES

1° — Conséquences des réductions d'électricité sur la production de la glace.

La délibération suivante est adoptée :

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER,

Après avoir entendu l'exposé de son Président,

Considérant que les restrictions d'électricité annoncées sont de nature à compromettre sérieusement l'industrie de la pêche et les activités connexes du fait de la diminution de la production de glace dans le Sud-Finistère, notamment à Douarnenez et à Concarneau ;

Considérant qu'il y a lieu de prendre dès maintenant toutes mesures utiles pour remédier à une situation qui peut être lourde de conséquences,

Décide :

1° — De charger le Bureau de la Chambre de Commerce de prendre, d'urgence, en accord avec son Service Technique, toutes les dispositions qui s'imposent en la circonstance (acquisition de groupes électrogènes, de broyeurs, importations de glace dans la région) ;

2° — De demander des dérogations au régime de restriction de fourniture d'énergie électrique en faveur des centres de production de glace de Douarnenez et Concarneau.

— Subsidièrement, pour le cas où une dérogation générale ne pourrait être accordée, que les glaciers de Douarnenez et de Concarneau ne soient pas momentanément privées de courant tant qu'elles n'auront pu reconstituer leur stock de réserve de glace.

Adopté.

2° — Transports routiers.

M. Donval donne lecture du rapport suivant :

« Un décret déjà ancien interdit à tous les propriétaires de camions, ne faisant pas partie des Transports Publics, de circuler hors de leurs départements limitrophes.

Nous constatons que le département du Finistère, qui n'a comme départements limitrophes que le Morbihan et les Côtes-du-Nord, se trouve ainsi lésé. Les usagers de ce département (qui ne possède au Nord et à l'Ouest que la mer) doivent donc se contenter de très peu de circulation libre.

En revanche, nous remarquons que les industriels des départements de la liste ci-dessous, ont la possibilité de circuler dans un rayon beau-

coup plus grand, ce qui leur facilite considérablement leurs affaires, à savoir :

<p><i>Côtes-du-Nord</i> : 3. Finistère, Morbihan, Ille-et-Vilaine.</p> <p><i>Maine-et-Loire</i> : 7. Loire-Inférieure, Mayenne, Sarthe, Indre-et-Loire, Vienne, Deux-Sèvres, Vendée.</p> <p><i>Morbihan</i> : 4. Finistère, Côtes-du-Nord, Ille-et-Vilaine, Loire-Inférieure.</p> <p><i>Sarthe</i> : 6. Mayenne, Orne, Eure-et-Loir, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire.</p>	<p><i>Indre-et-Loire</i> : 5. Maine-et-Loire, Sarthe, Loir-et-Cher, Indre, Vienne.</p> <p><i>Orne</i> : 7. Manche, Calvados, Eure, Eure-et-Loir, Sarthe, Mayenne, Loir-et-Cher.</p> <p><i>Ille-et-Vilaine</i> : 5. Côtes-du-Nord, Morbihan, Loire-Inférieure, Mayenne, Manche.</p>	<p><i>Loire-Inférieure</i> : 5. Morbihan, Ille-et-Vilaine, Mayenne, Maine-et-Loire, Vendée.</p> <p><i>Mayenne</i> : 6. Manche, Orne, Sarthe, Maine-et-Loire, Loire-Inférieure, Ille-et-Vilaine.</p> <p><i>Loir-et-Cher</i> : 7. Indre-et-Loire, Sarthe, Orne, Eure-et-Loir, Cher, Loiret, Indre.</p> <p><i>Seine</i> : 2. Seine-et-Oise, Seine-et-Marne.</p>
--	--	--

Nous pensons qu'il serait logique qu'une modification de ce décret soit apportée et que la zone de circulation soit établie sur une distance kilométrique ou sur une superficie, ou que l'on veuille bien tenir compte, pour des cas, comme le département du Finistère, de sa situation géographique. Dans ce dernier cas, il faudrait accorder la zone franche de circulation pour les camions privés, jusqu'à Rennes et Nantes, soit un rayon de 200 kms.

A la suite de ce rapport, la délibération suivante est adoptée à l'unanimité :

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER,

Considérant que les textes actuels sur la coordination du Rail et de la Route font interdiction aux transporteurs publics et privés de circuler hors de la zone formée par le département du siège de l'entreprise et les départements limitrophes, sauf autorisation spéciale de l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées ;

Considérant que cette législation lèse gravement les entreprises du Finistère qui du fait de la situation géographique du département (bordé au Nord, à l'Ouest et au Sud par la mer et n'ayant de limites communes qu'avec les départements des Côtes-du-Nord et du Morbihan) ne peuvent

effectuer librement leurs transports que dans une zone singulièrement restreinte ;

Considérant que pour rétablir une égalité de traitement entre les divers départements français, il importerait d'apporter un correctif à la réglementation en vigueur,

Emet le vœu :

— Que le nouveau texte à intervenir sur la coordination du Rail et de la Route tienne compte de la situation géographique des départements ;

— Qu'en ce qui concerne plus spécialement le département du Finistère, la zone franche de circulation des transports de marchandises privés et publics soit étendue à Rennes et à Nantes, soit dans un rayon de 200 kms.

Adopté.

✻

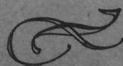
L'ordre du jour étant épuisé et personne ne demandant la parole, la séance est levée à 18 heures.

Le Secrétaire,

J. SCHEMITT.

Le Président,

H. MARCHAND.



Compte rendu de l'Assemblée du 11 Octobre 1949

Présidence de M. VAN DER KEMP

La Chambre de Commerce de Quimper s'est réunie en son Hôtel, boulevard de Kerguelen, le Mardi 11 Octobre, à 14 h. 30.

Etaient présents : MM. VAN DER KEMP, 2^e Vice-Président ; SCHEMITT, Secrétaire-Membre ; FAVENNEC, Secrétaire-Trésorier-Adjoint.

MM. COULM, DONVAL, GUERLESQUIN, NICOL, PORIEL, TANDÉ, Membres.

MM. LE BUANNIC, CANÉF, CAVELLAT, FLOCH, FURIC, LONGUEVILLE, LE MOURoux, PICHAVANT, PINCHARD, PIERRE, Membres Correspondants.

Absents et excusés : MM. MARCHAND, Président ; BODET, 1^{er} Vice-Président ; ROULOT, Trésorier.

MM. BLOCH, CHACUN, LE GUELLEC, MELL, SOUDAIN, LE TALLEC, Membres.

MM. BOUGRIER, BOLLORÉ, CLÉMENT, GUÉGUEN, LEJEUNE, SCHANG, DE SERVIGNY, LE THÉOFF, Membres Correspondants.

Assistaient à la séance : MM. NIGEN, Directeur Général ; ANNEBICQUE, Directeur-Adjoint.

✻

M. le Président présente les excuses de M. le Préfet et des Membres empêchés.

✻

Procès-verbal de la réunion du 13 Septembre.

Le compte rendu de la séance du 13 Septembre est adopté.

✻

I. — COORDINATION DU RAIL ET DE LA ROUTE

M. Nicol, président de la Commission des Transports, expose que les textes destinés à fixer les mesures de coordination des transports font actuellement l'objet de délibérations de la part du Gouvernement pour être promulguées avant la fin de l'année 1949.

Les tendances marquées par le Conseil Supérieur des Transports dans la rédaction des avant-projets qu'il a soumis au Ministre des Travaux Publics et des Transports, impliquent certains principes que les usagers ne peuvent pas admettre sans réserve.

L'Office des Transports et des P.T.T. de l'Ouest a soumis à la Chambre de Commerce un questionnaire portant sur les principes essentiels et les principales modalités d'application du régime de coordination des transports qu'il souhaite voir mettre en vigueur pour tenir compte à la fois de l'expérience et des besoins du commerce, de l'industrie et de l'agriculture.

M. Nicol donne lecture d'un rapport détaillé qu'il a établi en réponse au questionnaire. Après audition de ce rapport et à la suite d'un échange de vues, l'Assemblée décide d'adresser la réponse suivante :

1^{re} QUESTION.

Par quel mode de représentation souhaitez-vous voir les usagers participer aux Comités Techniques départementaux ?

La Chambre de Commerce de Quimper estime que la représentation des usagers, telle qu'elle avait été prévue par le décret du 12 Janvier 1939, est suffisante et ne doit, par conséquent, pas faire l'objet de modifications sensibles.

En effet, si cette représentation comprend deux délégués titulaires et deux délégués suppléants désignés par les Chambres de Commerce et d'Agriculture, il y a lieu de noter que les délégués de l'Administration et surtout ceux du Conseil Général, prennent en général la défense des usagers et que d'autre part, jamais jusqu'à présent, les représentants des usagers n'ont usé de la faculté d'appel contre une décision du Comité Technique départemental.

2^e QUESTION.

Quelles attributions l'expérience vous conseille-t-elle de faire accorder au C. T. D. ?

La Chambre de Commerce de Quimper estime que les attributions du Comité Technique départemental, en matière de réglementation et de coordination des transports, doivent être aussi étendues que possible à condition bien entendu, que ces décisions soient toujours susceptibles d'appel.

3^e QUESTION.

Quels sont les points essentiels sur lesquels vous estimez que devra porter la réglementation à imposer à l'exploitation des services routiers de voyageurs ?

La Chambre de Commerce de Quimper pense que cette question, bien

générale à vrai dire, ne vise pas le problème de l'établissement du plan de transport définissant les dessertes à assurer et régularisant la concurrence, problème qui est de la compétence d'organismes où les usagers pourront faire entendre leurs voix ; mais plutôt le problème des obligations à imposer aux transporteurs routiers de voyageurs.

Ces obligations devront avoir pour but :

- la régularité des services ;
- leur adaptation aux besoins de la clientèle ;
- leur adaptation aux progrès techniques ;
- leur rentabilité.

Ces obligations auront donc trait aux fréquences, aux horaires, aux aménagements d'itinéraires, à la capacité et à l'état du véhicule etc... mais l'ensemble devra laisser à l'entreprise une large initiative pour organiser ses services répondant aux besoins de l'usager, besoins suivant les saisons, les jours de la semaine, les heures de la journée, les goûts changeants du public.

En contrepartie des obligations imposées, la réglementation devra assurer la stabilité de la situation du bon exploitant, de manière que celui-ci puisse faire avec la sécurité désirable les investissements lui permettant d'améliorer la qualité de son service ; en d'autres termes, il y a lieu de reconnaître aux transporteurs, sans arrière pensée, et sans limitation dans le temps, la propriété de leur entreprise.

4^e, 5^e, 6^e QUESTIONS.

Quelles sont, dans votre région, les lignes où vous désirez voir une communication routière remplacer une communication par fer ? (Voyageurs, marchandises.)

Quelles sont, dans votre région, les communications par fer antérieurement remplacées par des communications routières et que vous souhaitez voir rétablir ? (Voyageurs, marchandises.)

Quelles sont, dans votre région, les voies ferrées menacées de suppression que vous désirez voir maintenir ?

Les trois questions posées invitent la Chambre de Commerce à se prononcer pour le fer ou pour la route.

Ce choix ne peut être fait aujourd'hui avec précision, pour la raison que trop d'éléments d'appréciation manquent.

La Chambre de Commerce estime, en effet, que :

1^o Le choix ne peut être fait qu'en connaissance des problèmes généraux de coordination et en tenant compte des intérêts de l'ensemble des usagers.

2^o Il ne sera possible de se prononcer utilement qu'en présence de projets précis.

I. — La Chambre de Commerce pense tout d'abord que le choix ne peut être fait qu'en connaissance des problèmes généraux de coordination, problèmes dominés par celui de la contraction nécessaire du fer, posé lui-même par le déséquilibre du budget de la S.N.C.F.

La Chambre de Commerce pense d'autre part, que le choix ne peut être fait qu'en tenant compte des intérêts de l'ensemble des usagers.

Prenons un exemple :

Il est bien certain que le résultat d'un référendum auprès des usagers de la ligne Quimper Saint-Guénolé serait favorable au maintien du trafic ferroviaire marchandises. Les usagers ne se soucieront pas du déficit de la ligne, en ne tenant compte que de leurs intérêts particuliers. L'usager questionné sur le plan individuel perdra certainement la notion de sa double qualité d'usager et de contribuable, surtout s'il profite des facilités offertes par le Fer, facilités cependant onéreuses pour les finances publiques.

Il convient donc d'être renseigné avec précision sur les résultats financiers des lignes ferroviaires de la région.

II. — La Chambre de Commerce pense qu'elle ne peut se prononcer utilement qu'en présence de projets précis.

Il est bien évident que par exemple, en matière de remplacement des communications ferroviaires voyageurs par des communications routières, l'usager ne pourra comparer utilement les avantages et les inconvénients respectifs des deux modes de transports, s'il ne sait exactement ce qui lui sera offert en remplacement des communications ferroviaires.

7^e QUESTION.

Comment concevez-vous, dans votre région, les modalités de subventions propres à permettre l'exploitation des communications routières utiles à l'intérêt général, mais dont la gestion est nécessairement déficitaire ?

La Chambre de Commerce fait remarquer tout d'abord que les services routiers de marchandises étant exploités aux risques et périls des entrepreneurs, le problème n'intéresse que certains services routiers de voyageurs.

Ces services sont peu nombreux et devront rester l'exception car nous pensons que l'un des buts essentiels à atteindre, grâce à la révision des plans de transports actuels, sera précisément de chercher à assurer la rentabilité de tous les services.

En fait dans notre département, il n'existe qu'un seul service subventionné (ligne Quimperlé-Le Pouldu, recevant une subvention de 160.000 fr. : charge supportée moitié par le Conseil Général, moitié par la commune de Clohars-Carnoët).

Les modalités de subventions à envisager seraient, à notre avis, les suivantes :

— d'une part le maintien du système actuel de subventions à la charge des collectivités locales qui estiment le fonctionnement de certains services indispensable à l'intérêt général, malgré le coût qui en résulte pour les finances publiques ;

— d'autre part, un système de tarification approprié. Nous pensons qu'il serait, en effet, possible de prévoir un tarif national de base tenant compte de tous les éléments du prix de revient commun à toutes les entreprises et un barème d'adaptation tenant compte des conditions

spéciales d'exploitation de certaines lignes. Grâce à ce barème d'adaptation, les services de faible fréquentation pourraient voir leurs tarifs majorés et réussiraient ainsi, bien souvent, à couvrir leurs frais.

En tout état de cause, nous estimons que le principe parfois envisagé de compensation entre bons et mauvais services, est à rejeter parce que d'une application pratique trop difficile et de nature à nuire à la bonne organisation des transports routiers de voyageurs.

8^e QUESTION.

Sous quelles conditions de contrôle et de garantie, concevez-vous que les transports privés de votre région soient autorisés à transporter pour le compte de tiers, lorsqu'aucun transporteur public, apte au transport considéré, n'existe à proximité ?

En principe la définition même du transport privé « transport pour son propre compte » exclut la possibilité d'effectuer du transport public pour le « compte de tiers ».

Chacune de ces activités a son domaine : le transport privé est le complément normal de toute activité professionnelle, le transport public ne se substitue à lui que lorsque l'usager estime qu'il peut en tirer un meilleur profit parce que dans certains cas il est économiquement mieux adapté ou moins onéreux.

Il faut reconnaître que l'empiètement du transport privé sur le transport public conduirait à une hérésie économique dont les usagers, par suite des augmentations du prix de revient seraient, tôt ou tard, contraints de faire les frais.

Si l'on ne peut qu'approuver le retour à une conception plus rationnelle de l'utilisation de chaque espèce de transport dans le domaine qui lui est particulier, certains cas peuvent exister où le transport privé peut se substituer au transport public, en particulier, lorsque la localisation d'un petit nombre d'usagers ne procure pas à un transporteur public une clientèle suffisante pour lui permettre une activité rentable pour lui, et d'un prix de revient acceptable pour les usagers. C'est ce qui se produit pour bon nombre de camionneurs ruraux.

Il paraît difficile de déterminer dans quelles conditions la substitution du transport privé au transport public pourrait se faire, chaque cas d'espèce devant, à notre avis, être étudié particulièrement.

9^e QUESTION.

Sous quelles conditions de contrôle et de garantie, concevez-vous que les coopératives agricoles soient habilitées à exécuter les transports qui relèvent de leur activité statutaire ?

La Fédération Nationale des Coopératives Agricoles a estimé que tous les transports effectués par les coopératives devraient être exclus des règlements de coordination, en tant que transports privés et notamment :

— les transports nécessités par l'activité directe de la coopérative ;
— les transports effectués par la coopérative pour les besoins de ses adhérents ;

— les transports effectués par la coopérative pour le compte d'une autre coopérative.

La question se pose de savoir s'il existe une raison valable de placer les coopératives agricoles en dehors de la coordination. Il apparaît que ce n'est qu'à la faveur d'une large exception que les transports effectués par les coopératives pour les besoins de ses adhérents, ou pour le compte d'une autre coopérative pourront être exécutés des règlements de coordination en tant que transports privés.

Ce n'est que par accord du Ministre de l'Agriculture et du Ministre des Travaux Publics que cette question importante pourra être résolue.

10^e QUESTION.

L'obligation des « documents de bord » pour les véhicules de transport privé des marchandises vous semble-t-elle être une mesure nécessaire et efficace ?

La Chambre de Commerce estime que le contrôle exercé à l'égard des transports privés va à l'encontre de l'intérêt général puisqu'il peut obliger le véhicule privé à regagner à vide son lieu de départ.

La Chambre de Commerce n'estime pas souhaitable dans ces conditions l'ingérence de l'Administration dans l'exercice de l'activité des transports privés.

11^e QUESTION.

Estimez-vous opportun dans votre région, de fixer pour les transports (ferrés ou routiers) des tarifs différenciés qui tiendront compte des frais d'exploitation réels de différentes relations ?

Il y a lieu de distinguer les transports de voyageurs et les transports de marchandises.

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Nous ne pensons pas que la S.N.C.F. ait jamais entendu pratiquer la différenciation des tarifs suivant les relations considérées en fonction du prix de revient ; l'opportunité d'une telle mesure nous paraît bien incertaine.

Au contraire, nous estimons que les tarifs de transports routiers doivent être modelés sur les prix de revient respectifs des services.

Il importe en effet que les services offerts aux usagers soient payés par ceux-ci à leur véritable prix de revient, sous peine de fausser artificiellement l'évolution normale de l'économie en favorisant le développement d'activités non viables.

Les différenciations de tarifs ne seront d'ailleurs vraiment sensibles que dans les régions d'accès difficile et de très faible densité de population.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Le prix de revient des transports par route des marchandises ne varie pas sensiblement suivant les relations considérées, le problème

ne se pose donc pratiquement que pour les transports par fer pour lesquels il constitue une innovation.

Il faut reconnaître qu'à partir du moment où l'on recherche à modifier la structure de la tarification du fer de façon à mieux la rapprocher du *prix de revient réel*, il est normal d'envisager la différenciation des tarifs suivant les relations.

Les usagers qui seront atteints par cette différenciation s'élèveront contre le principe de celle-ci en faisant valoir les bouleversements économiques que son application entraînera.

Mais l'adoption d'une tarification artificielle n'a-t-elle pas eu, en définitive, des conséquences funestes sur l'économie du pays et ne convient-il pas de revenir progressivement à une conception économique plus saine qui conduira à une répartition géographique plus naturelle des industries et commerces du pays, surtout si l'on ne perd pas de vue qu'on va à grands pas vers une organisation économique de l'Europe et qu'il est de toute nécessité que l'Industrie et le Commerce français ne soient pas en mauvaise posture vis-à-vis de la concurrence étrangère.

M. Longueville présente ensuite à l'Assemblée une étude comparée et chiffrée du rendement du personnel des deux techniques : le rail et la route.

M. Donval demande que le rapport de M. Longueville lui soit communiqué.

✱

II. — VISITE DES PORTS

M. Donval, président de la Commission des Travaux et des Ports, donne le compte rendu de la visite générale des chantiers portuaires effectuée le 30 Septembre dernier par la Chambre de Commerce.

Cette visite a présenté pour les Membres de la Chambre de Commerce un réel intérêt et ils ont pu se rendre compte sur place du résultat des efforts incessants déployés par la Chambre de Commerce de Quimper et le Service des Ponts et Chaussées depuis de nombreux mois.

✱

III. — PORT DE QUIMPER

Taxe de séjour sur les marchandises.

M. Donval rappelle que par délibération du 8 Février 1949, la Chambre de Commerce a demandé l'institution d'une taxe de séjour sur les marchandises déposées sur le terre-plein du port de

Quimper en dehors de la limite de la concession accordée à la Chambre de Commerce.

M. l'Ingénieur en chef, à la date du 22 Septembre, a communiqué à la Chambre de Commerce une lettre ministérielle suggérant d'incorporer purement et simplement les parties du terre-plein dont il s'agit dans la concession de la Chambre de Commerce, et demandant au Service des Ponts et Chaussées de procéder, en accord avec la Compagnie Consulaire, à un examen de la question en ce sens.

M. Donval estime impossible d'adopter la solution proposée par la lettre ministérielle précitée.

Il paraît, en effet, nécessaire que dans le port de Quimper où les terre-pleins sont relativement exigus, une zone banale soit réservée en permanence pour satisfaire les besoins occasionnels et éviter de restreindre le jeu de la concurrence entre les usagers.

Les deux buts principaux que se proposait la Chambre de Commerce en demandant l'institution d'une taxe de séjour, étaient :

- d'inciter les usagers à activer la manutention de l'enlèvement de leurs marchandises ;
- de procurer un supplément de ressources à la trésorerie du port de Quimper.

L'incorporation des terre-pleins à la concession avec location susceptible de procurer des ressources apparaissant impossible et l'incorporation sans location étant possible mais ne devant procurer aucune ressource tout en occasionnant des frais d'entretien, M. Donval propose à l'Assemblée de maintenir les termes de sa délibération du 8 Février 1949 et de demander que ses propositions initiales concernant la taxe de séjour sur les marchandises soient adoptées.

L'Assemblée adopte ce point de vue, et décide de répondre en ce sens à M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

IV. — AUGMENTATION ET UNIFICATION DES TAXES SUR LES MARCHANDISES ET NAVIRES

M. Donval souligne les différences considérables qui existent présentement entre les taxes de péages applicables aux marchandises et aux navires dans les différents ports du Sud-Finistère.

Il demande que soit étudiée rapidement l'unification de ces taxes.

L'Assemblée fait siennes les propositions de M. Donval et adopte la délibération suivante :

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER,

Considérant que la Chambre de Commerce de Quimper a, par délibération en date du 2 Août 1946, sollicité le relèvement des taxes de péages sur les marchandises et les navires, dans le cadre de la simplification et de l'unification des tarifs décidées par l'Union des Chambres de Commerce Maritimes, et des Ports Français et adoptées par le Ministère des Travaux Publics ;

Considérant que cette demande n'a été suivie d'aucune décision sauf pour les ports de :

- Quimper (arrêté ministériel du 15 Septembre 1947 portant augmentation de la taxe) ;
- Pont-l'Abbé (arrêté ministériel du 10 Juillet 1948 portant augmentation de la taxe) ;

Considérant que les taxes de péages sur les marchandises et les navires dans les ports d'Audierne, Douarnenez, Loctudy, Concarneau, sont actuellement les suivantes :

PORTS	TAXE DE PÉAGES SUR LES MARCHANDISES (suivant la nature)	TAXE DE PÉAGES SUR LES NAVIRES (par tonneau de jauge)
Audierne.....	1 fr. 50 - 1 fr. - 0 fr. 50	0 fr. 70
Douarnenez ...	3 fr. - 2 fr. - 1 fr.	0 fr. 70
Loctudy.....	3 fr. 25	"
Concarneau ...	4 fr. - 3 fr. 25 - 2 fr.	1 fr. 30 - 1 fr. 20 - 1 fr. 10

Considérant qu'il y a lieu de relever les tarifs dans ces 4 derniers ports en fonction de la hausse des prix ;

Considérant que le relèvement demandé est justifié par l'établissement souhaitable d'une certaine parité de taxes dans les différents ports du Sud-Finistère, et la nécessité pour la Chambre de Commerce de Quimper de se procurer les ressources indispensables pour faire face à sa participation financière dans les travaux d'améliorations portuaires,

Décide :

De demander à M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de faire procéder à une nouvelle étude des propositions de la Chambre de Commerce de Quimper tendant au relèvement des taxes de péages sur les marchandises et les navires dans les ports d'Audierne, Douarnenez, Loctudy, Concarneau, et de soumettre, aussitôt que possible, ces propositions à l'homologation ministérielle.

V. — PORT DE CONCARNEAU

Travaux d'achèvement du quai Est.
Emprunt de 92 millions.

Réalisation d'une première tranche de 25 millions.

La charge à supporter par la Chambre de Commerce dans les travaux d'achèvement du quai Est s'élève à 92 millions de francs.

Le Crédit Foncier, consulté, est disposé à accorder à la Chambre de Commerce une première tranche de 25.000.000 de francs.

La délibération suivante est adoptée :

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER,

Après avoir entendu l'exposé de son Président,

Vu la décision ministérielle du 3 Mars 1941 prenant en considération l'avant-projet des travaux d'achèvement du quai Est du port de Concarneau ;

Vu la décision ministérielle (Travaux Publics — Transports et Tourisme — Direction des Ports Maritimes), en date du 27 Janvier 1949 approuvant le projet définitif d'achèvement du quai Est à Concarneau, comprenant :

- la construction de 259 m. 50 de quai ;
 - la création d'une souille de 20 m. de large à la cote (— 5,00) C. M. au droit des nouveaux quais ;
 - les dragages et déroctages de l'arrière-port de Concarneau et de son chenal d'accès à la cote (— 3,00) C. M. ;
- le tout étant évalué à 165 millions de francs dont les 2/3 soit 110 millions à la charge de la Chambre de Commerce de Quimper ;

Vu le décret du 27 Mai 1949 qui autorise la Chambre de Commerce de Quimper à contracter, soit en totalité, soit par fractions, auprès du Crédit Foncier de France notamment, un emprunt de 92 millions de francs pour le financement de sa participation auxdits travaux ;

Vu sa délibération du 14 Juin 1949 autorisant son Président à négocier cet emprunt, auprès du Crédit Foncier de France aux conditions fixées par le décret précité et par cet établissement ;

Vu l'accord du Crédit Foncier de France pour le financement immédiat d'une première tranche de 25 millions de l'emprunt,

Décide :

- de réaliser auprès du Crédit Foncier de France une première tranche d'emprunt de 25 millions à valoir sur le montant de 92 millions autorisé par le décret du 27 Mai 1949 pour le financement de sa participation aux travaux d'achèvement du quai Est du port de Concarneau.

VI. — PORT DE CONCARNEAU

Embranchement particulier.

En réponse aux interventions renouvelées de la Chambre de Commerce, la S.N.C.F. a décidé d'abaisser à 10 francs par 100 kilos la taxe spéciale de 13 fr. 80 résultant de l'accord de 1942, et de maintenir à 30.000 tonnes le minimum de tonnage subordonnant une demande éventuelle de la Chambre de Commerce en vue de la révision de la taxe spéciale.

Par contre, elle n'accepte pas de diminuer la somme forfaitaire prévue à l'accord de 1942 et dont le montant est actuellement de 594.675 francs. Cette somme subissant les majorations générales sera portée au 15 Septembre prochain à 609.720 francs pour tenir compte de la majoration de 2,53 % applicable à cette date.

Sur ces bases, la S.N.C.F. a présenté à la Chambre de Commerce un avenant à l'accord de 1942.

M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées a fait connaître que ses services préparent un nouveau rapport tendant à obtenir une diminution plus sensible des taxes.

En conséquence, l'Assemblée demande que l'avenant proposé par la S.N.C.F. ne soit pas signé avant de connaître les résultats de la nouvelle intervention auprès de la Société des Chemins de Fer.

VII. — PORT DE LOCTUDY

Travaux d'amélioration.

M. Donval, président de la Commission des Travaux et des Ports, rend compte de la visite qu'il a effectuée au port de Loctudy, en compagnie de MM. Guéguen et Mell et de M. Lavalou, conseiller général au Guilvinec.

Le port de Loctudy est actuellement impraticable en raison de l'ensablement au pied des murs de quais. Cet ensablement paraît avoir été créé par la cale construite face à l'Île-Tudy.

Pour rendre le port utilisable, les usagers demanderaient la construction dans l'arrière-port d'un quai limitant un terre-plein.

Cependant les ressources actuelles du port de Loctudy seraient nettement insuffisantes pour faire face aux dépenses d'exécution

des travaux, et il conviendrait d'une part d'augmenter la taxe de péage sur les marchandises et d'autre part de créer une taxe sur la valeur du poisson débarqué.

M. Donval propose que l'Assemblée invite le Service des Ponts et Chaussées à établir aussitôt que possible et en accord avec les usagers, un avant-projet des travaux d'amélioration à effectuer.

La délibération suivante est adoptée :

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER,

Après avoir entendu l'exposé de M. Donval, président de la Commission des Travaux et des Ports,

Considérant que le Port de Loctudy est actuellement impraticable à la suite de l'ensablement considérable au pied des murs de quais et que cet ensablement semble occasionné par la cale construite face à l'île Tudy ;

Considérant qu'il est nécessaire en raison de la reprise du trafic marchand de rendre le port utilisable par des travaux appropriés ;

Considérant qu'il semble possible d'envisager la création dans l'arrière-port, d'un terre-plein constitué par les produits de dragage retenus par un mur de soutènement partant du pan gauche du terre-plein actuel et rejoignant perpendiculairement la rive côté Loctudy ;

Considérant que les ressources actuelles du port de Loctudy perçues sur la base des taxes de péages fixées par le décret du 28 Avril 1932, soit 3 fr. 50 par tonne de marchandises embarquées et débarquées au port de Loctudy sont actuellement nettement insuffisantes ;

Considérant que la Chambre de Commerce de Quimper, par délibération du 2 Août 1946, restée sans suite, a sollicité le relèvement de cette taxe dans le cadre de la simplification et de l'unification des tarifs décidés par l'Union des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Français et adoptées par le Ministère des Travaux Publics ;

Considérant qu'il y a lieu d'insister pour obtenir ce relèvement en fonction de la hausse des prix ;

Considérant que le port de Loctudy est également port de pêche et qu'il est par conséquent possible de se procurer les ressources complémentaires nécessaires pour le financement des travaux demandés, au moyen d'une taxe de péages sur la valeur du poisson débarqué sur le littoral de Loctudy-Ile Tudy ;

Considérant que les usagers demandent l'installation d'un outillage rudimentaire mais commode pour l'exécution de leurs diverses opérations à terre, soit une grue de matage, une borne fontaine pour l'alimentation en eau et une prise de courant forcée,

Demande à MM. les Ingénieurs des Ponts et Chaussées de vouloir bien :

— établir en accord avec les usagers, un avant-projet des travaux d'amélioration du port de Loctudy de nature à le rendre praticable aux navires de commerce ;

— procéder à une estimation de ce projet qui pourrait être financé s'il était

— procédé au relèvement des taxes de péages sur les marchandises déjà demandé par la Chambre de Commerce de Quimper ;

— institué une taxe de péage ad valorem sur le poisson débarqué au port de Loctudy ;

— examiner la possibilité de doter le port de Loctudy :

— d'une grue de matage ;

— d'une bouche d'eau ;

— d'une prise de courant forcée.



VIII. — PORT DU GUILVINEC

Réduction de la taxe de péage sur la valeur du poisson débarqué.

M. Donval souligne que les mareyeurs du port de Guilvinec ont demandé à plusieurs reprises, d'une manière pressante, la réduction de la taxe de péage sur la valeur du poisson débarqué et tout dernièrement ont envisagé la grève des achats si satisfaction ne leur était pas donnée dans un bref délai.

M. Donval demande que le Bureau de la Chambre de Commerce étudie aussi rapidement que possible la possibilité de donner satisfaction à cette demande.



IX. — COMPTES-RENDUS DE REUNIONS

1°. — V^e Région Economique.

M. Van der Kemp donne le compte rendu de la réunion de la V^e Région Economique qui s'est tenue à Lorient le 27 Septembre 1949 et au cours de laquelle les diverses questions suivantes ont été examinées :

— Projet de loi relatif à la création de zones franches ;

— Projet de loi concernant les livres de paie ;

— Unification des taxes indirectes ;

— Patentes ;

— Financement des Syndicats d'Initiatives ;

— Le problème du logement.

2°. — VI^e Région Economique.

En l'absence de M. Bodet, M. Nigen donne le compte rendu de la réunion de la VI^e Région Economique qui s'est tenue à Rennes le 10 Octobre.

Les diverses questions suivantes étaient portées à l'ordre du jour :

- Unification des taxes indirectes ;
- Financement des Syndicats d'Initiatives ;
- Résiliation des contrats de fourniture d'électricité par « Electricité de France » ;
- Sociétés coopératives et taxe locale ;
- Les Groupements paracommerciaux ;
- L'assurance des Membres des Chambres de Commerce dans l'exercice de leurs fonctions ;
- Foires - Expositions ;
- Les transports routiers à petite distance dans le cadre de la coordination du rail et de la route ;
- Les ventes avec primes ;
- Le droit de timbre sur les effets non domiciliés ;
- Cotisation des travailleurs indépendants aux allocations familiales ;
- Taxe de compensation sur les locaux insuffisamment occupés.

3°. — Union des Chambres de Commerce Maritimes.

M. Schemitt donne le compte rendu des réunions de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes et de l'Association des Grands Ports Français, réunions qui se sont tenues le 4 Octobre, à Paris.

- Les différentes questions suivantes ont été étudiées :
- Crédits des ports maritimes pour l'exercice 1949 ;
 - Projet de loi relatif à la création de zones franches ;
 - Frais de perception à la charge des Chambres de Commerce.

••

X. — AFFAIRES DIVERSES

1°. — Création de zones franches portuaires.

M. Van der Kemp expose que la V^e Région Economique a

demandé à la Chambre de Commerce de Quimper de faire connaître son avis sur le projet de loi relatif à la création de zones franches dans les ports.

Bien que la terminologie internationale ne soit pas rigoureusement arrêtée, on peut définir la zone franche portuaire comme un espace restreint disposant d'installations portuaires, considéré au point de vue douanier comme étranger au pays dont il dépend à tous autres égards, dans lequel aucune habitation n'est autorisée, mais dans lequel sont autorisées un plus ou moins grand nombre d'opérations industrielles et commerciales.

La zone franche ainsi comprise se différencie nettement du port franc qui comprend une ville entière ou même un territoire plus vaste.

Le projet de loi soumis à l'approbation du Parlement autorise la création de zones franches maritimes ou fluviales en France et dans les territoires d'Outre-Mer. Cette disposition avait fait l'objet d'un décret-loi du 24 Mai 1938, mais certaines dispositions restrictives avaient rendu ce texte inapplicable.

Le Gouvernement propose un texte plus libéral qui répond aux vœux formulés par diverses Chambres de Commerce.

Il fixe les modalités des concessions des zones franches aux Chambres de Commerce. Il en confie la gestion à ces collectivités, mais prévoit la participation éventuelle de l'Etat aux dépenses d'installation et d'entretien.

Il admet toutes les marchandises à l'importation sous réserve des prohibitions qui résultent des conventions internationales.

Il détermine le régime des droits de douane de telle sorte que les réexportations y échappent, mais que l'importation sur le marché français des produits venant des zones franches ne soit pas pénalisée.

Il consent une grande liberté de manipulation et de transformation pour la réexportation et n'astreint ces opérations qu'à un contrôle minimum lorsqu'elles seront effectuées en vue de la revente sur le marché intérieur français.

Ces dispositions doivent concourir non seulement à permettre l'établissement en France de marchés internationaux de matières premières favorisant ainsi le commerce, le tourisme et le pavillon français, mais aussi à favoriser l'industrie française dans son effort d'expansion sur les marchés étrangers.

En bref, les principaux arguments présentés par les partisans des zones franches peuvent se résumer en six points :

- 1° Un accroissement direct du revenu national et des rentrées de devises en raison des services nouveaux donnant lieu à perception de droits de ports, de courtages, d'assurances ;
- 2° Un encouragement à certaines exportations dans la mesure où les mélanges ou réparations opérées en zone emploieraient des matières premières ou de produits français (ainsi le commerce des vins de Sète est particulièrement désireux de voir établir une zone franche) ;
- 3° Accroissement du tonnage manipulé dans les ports ;
- 4° Accroissement du trafic réalisé par le pavillon français et amélioration des conditions de trafic ;
- 5° Avantages pour l'économie de l'Union Française ;
- 6° Amélioration de l'approvisionnement du territoire français assujéti lui-même.

Il est hors de doute que dans son ensemble la question des zones franches présente en l'état actuel des échanges mondiaux, et des transactions internationales, un intérêt général indiscutable.

La Chambre de Commerce de Quimper peut ne pas y voir, pour l'instant du moins, un intérêt immédiat pour sa circonscription. Elle estime cependant devoir émettre un avis favorable à la création des zones franches, en précisant que leur administration devra être confiée aux Chambres de Commerce ou aux ports autonomes.

2°. — Transports par fer — Suppression des wagons-lits.

La Chambre de Commerce de Quimper est intervenue auprès de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, en vue du maintien des wagons-lits sur la ligne Paris-Quimper pendant la période d'Octobre à Mai.

Cette Compagnie a répondu qu'un fléchissement très sensible du nombre des places occupées dans cette voiture a été enregistré depuis quelque temps. Les statistiques ont donné des résultats si faibles au cours de l'hiver dernier que la S.N.C.F. a demandé la suppression de ce service dont les recettes étaient loin d'équilibrer les dépenses.

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits, étant donné le nombre très réduit des voyageurs, s'est rangée à cet avis.

Toutefois le service du wagon-lit sera maintenu en été pendant la période où les estivants constituent une clientèle saisonnière d'appoint au trafic local qui, seul, ne peut justifier la circulation permanente d'un wagon-lit.

3°. — Port du Guilvinec.

Construction d'un local pour les ventes de poisson.

M. Donval donne connaissance d'une lettre du Syndicat des Mareyeurs du port de Guilvinec demandant à la Chambre de Commerce de Quimper de construire aussitôt que possible un bâtiment, ouvert sur deux côtés, où s'effectueraient les ventes de poisson.

Après échange de vues, l'Assemblée accueille favorablement le projet des mareyeurs et décide d'aider à sa réalisation aussi rapide que possible.

Une intervention en ce sens sera effectuée auprès du Service des Ponts et Chaussées.

✽

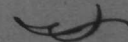
L'ordre du jour étant épuisé et personne ne demandant plus la parole, la séance est levée à 18 heures.

Le Secrétaire :

J. SCHEMITT.

Le 2° Vice-Président :

R. VAN DER KEMP.



XI. — AFFAIRES COMMERCIALES

Propositions d'Affaires (Septembre-Octobre)

Noms et adresse.	Articles.	Destination.	Provenance.
Mme Eugène CAUVIN, Commerçante, GOURDON, par BAR-SUR-LOUP.	Dentelles.	Alpes- Maritimes.	
M. J. CAUSSE, Secrétaire Général de la Chambre Syndicale des Fabricants de gants, MILLAU.	Gants.		Aveyron.
M. Jean PALOMBA père, 1, rue Valée, PHILIPPEVILLE.	Pommes de terre.	Algérie.	
INDUSTRIE UND HANDELSKAMMER, Postschiebfach 219, FRANKFURT A. M.-BORSE.	Bourse d'importation - exportation auprès de la Chambre de Commerce de Francfort.		
M. Clément MARUNI, Case Postale 153, SFAX.	Conserves à l'huile.	Tunisie.	
Maison GABISON, 4, rue Ch.-de Gaulle, TUNIS.	Chaussures de luxe et classiques.		Tunisie.
Société « TURMIX », 33, boul. Henri IV, PARIS (4 ^e).	Appareil électrique usage domestique.		Paris.
M. Bernard HELLER, Hôtel du Lion d'Or, SAINT-LOUIS.	Poupées bretonnes.	Haut-Rhin.	
M. LENOIR, 5 bis, rue R.-Daurelle, HANOI.	Conserves, fruits, légumes, farine, bière, vins, pâtes alimentaires, etc...	Tonkin.	
Mme MOLERE, 17, avenue de la République, CONDOM.	Vins et Spiritueux.		Gers.
Editions NELLY, FRANCE - EXPORTATION, 4, rue D ^e -Figliera, NICE.	Fleurs.		Alpes- Maritimes.

Noms et adresse.	Articles.	Destination.	Provenance.
SOCIÉTÉ ANONYME DE FONDERIES D'ALLIAGES LÉGERS, 3, rue Kuhlmann, LILLE.	Flotteurs de pêche.		Nord.
THE KENFIG POOL COMPANY, 10, rue de l'Isly, PARIS (8 ^e).	Conserves.	Paris.	
BISCUITERIE CAENNAISE, 30, rue de la Marne, CAEN.	Biscuits.		Calvados.
PAILLONS BARATON, LA JONCHÈRE.	Paille de seigle triée.		Haute- Vienne.
RANGER & RANGER C ^o , 1261 Broadway, NEW-YORK 1, N. Y.	Faïenceries.	Etats-Unis.	
CONSULAT BRITANNIQUE, 15, rue Crébillon, NANTES.	Articles de haute couture et de mode.		Tunisie.
Maison ALLAL, 18, rue Durand-Claye, TUNIS.	Huile d'olive.		

Offres de Représentation (Septembre-Octobre)

Noms et adresses.	Articles.	Zone de représentation
M. Marcel ERNY, 2, rue Frédéric-Sall, STRASBOURG-BISCHHEIM.	Conserves de poissons.	Bas-Rhin.
M. Paul ALBY, 34, avenue de la Marne, AUCH.	Conserves de petits pois.	Gers.
M. Louis BRUNOUX, 33, rue des Mathurins, PARIS (8 ^e).	Conserves.	Paris et sa banlieue.
M. Charles BOURGUIGNON, 15, quai de la Bâtie, TAIN (Drôme).	Conserves de légumes et poissons.	Drôme, Ardèche.
M. Joseph GAYOL, 1, rue Delille, NICE.	Poissons et marées.	Alpes-Maritimes.

Offres de Service (Septembre-Octobre)

<i>Noms et adresses.</i>	
M. Robert LOT, Villa Burlin, SAINT-DIÉ (Vosges).	Recherche un poste sédentaire, services commerciaux ou administratifs.
Société « ECLAT-PUBLICITÉ », 9, rue Vezelay, PARIS.	Dispose d'une organisation administrative de vente et livraison, ainsi que de vastes locaux (Agents Conseils).

Demandes de Représentants (Septembre-Octobre)

<i>Noms et adresses.</i>	<i>Articles.</i>	<i>Zone de représentation</i>
Société « MIELCO », 88, rue d'Alger, MARSEILLE.	Sirops au sucre.	Finistère.
M. Louis VIERRON, 1, place Maréchal-Foch, RENNES.	Produits d'entretien.	Finistère.
Etablissements DELACHANAL, Tissage mécanique de jute, ALLERY (Somme).	Toiles d'emballages.	Finistère.
SOCIÉTÉ MÉTROPOLITAINE DE COURTAGE ET COMMISSION, 71, rue des Belles-Feuilles, PARIS (16 ^e).	Conserves.	Finistère.
MM. Ch. et A. CASTEL, 40, rue Verdi, NICE.	Visitant pâtisseries, confiseries, bureau de tabacs, etc...	Sud-Finistère.
M. DEBOSQUE-LUTTUN, Meubles - Décorations ARMENTIÈRES.	Sièges, fauteuils, lit de style copie d'an- cien.	Finistère.
COMPTOIR MÉRIDIONAL DES TEXTILES, 2, rue d'Alembert, NIMES (Gard).	Bonneterie, mercerie, tissus.	Finistère.
M. FAURE, Cours du Bertheuil, VALRÉAS (Vaucluse).	Cartonnages (écrins, boîtes bijouteries).	Finistère.
M. Antoine DEBOSQUE, 32, rue de Flandre, ARMENTIÈRES.	Vêtements professionnels et de travail.	Finistère.
Société BRESARD - NEEL, 25, rue d'Alger, LYON.	Produits coloniaux.	Finistère.

<i>Noms et adresses</i>	<i>Articles.</i>	<i>Zone de représentation</i>
Société NOVATOR, 44, rue de la Boétie, PARIS (8 ^e).	Affuteur automatique à mouvement ellip- tique.	Finistère.
FRIGORIFIQUE DE NISSAN, NISSAN.	Vins et liqueurs.	Finistère.
VET ' FRANCE C ^o , 17, rue des Jeuneurs, PARIS (2 ^e).	Confections.	Finistère.
Mlle Y. PCHAT, LÉCHIAGAT, par LE GUILVINEC.	Dentelles (gants d'Irlande).	Paris, le Nord et l'Est.
OVERGOME FIALELEI, 13 ter, rue Pastorelli, NICE.	Vins de Bourgogne.	Finistère.
MM. DOURTHE FRÈRES, Château Maucadillon, MOULIS-MÉDOC (Gironde).	Vins fins de Bordeaux.	Finistère.
M. LEFEBVRE-ABELLARD, rue Juive, VILLEBERNIER (M.-el-L.).	Plants d'oignons blancs et jaunes.	Finistère.
Maison GIRARD-DUMOUSSET, SAINT-RÉMY-SUR-DUROLLE (Puy-de-Dôme).	Coutellerie.	Région de l'Ouest.
Etablissements Gaston MILLE, 65, rue de l'Alouette, ROUBAIX.	Draperies, lainages, doublures.	Finistère.
BISCUITERIE M.E.J.A.L., 6, rue de l'Eglise, PARIS (15 ^e).	Gâteaux.	Quimper - Finistère.
MANUFACTURE DES PRODUITS « SADOINE », 8, rue Jules-Guesdes, BONCHIN-LES-LILLE (Nord).	Cirages, vernis, etc...	Finistère.
Etablissement* Henri THEVENIN, 31, rue Elise-Dreux, TOURS.	Bretelles, ceintures, jartelles.	Bretagne.
« LES PRODUITS D'AFRIQUE », 14, rue Souk-Ahras, SFAX (Tunisie).	Huiles d'olives.	Quimper - Finistère.
Société « LES EDITIONS MARITIMES », 190, boulevard Haussman, PARIS (8 ^e).	Annuaire de la marée.	Quimper - Finistère.

Le Directeur : D. NIGEN.

Imprimerie Cornouaillaise, Quimper.

Service de la Chambre de Commerce de Quimper

Téléphone 2-13 et 3-27 - C. C. Postal 115-77 NANTES

Le Secrétariat et les Services de la Chambre de Commerce, 26, boulevard de Kerguelen, à QUIMPER, sont ouverts au public, tous les jours non fériés, ou de congés légaux, de 9 heures à midi et de 14 heures à 18 heures.
MM. les Industriels, Négociants, Commerçants, Représentants, etc... peuvent y obtenir les renseignements qui les intéressent et y consulter les publications ci-dessous :

Journal Officiel (Lois et décrets).	Revue Mensuelle des Chambres de Commerce Françaises et Etrangères.
Journal Officiel (Edition des Débats parlementaires).	Recueil des Actes Administratifs.
Bulletin Officiel Service des Priz.	La Vie Française (hebdomadaire).
Bulletin Officiel des Ventes et Cessions des Fonds de Commerce.	L'Usine Nouvelle (hebdomadaire).
Moniteur Officiel du Commerce et de l'Industrie.	Revue Nautique.
Centre National d'Informations Economiques (Revue).	L'Informateur Transports (bi-mensuel).
Professions (hebdomadaire).	Le Tableau Juridique et Fiscal.
Le Réveil Economique (hebdomadaire).	Loire-Atlantique.
	Bulletin Législatif Daloz.
	Etc...

Ces diverses publications sont communiquées sans déplacement, ainsi que les documents de la Bibliothèque et des Archives.

Certificats d'origine — Cartes d'identité

La Chambre de Commerce délivre, en conformité aux instructions ministérielles, des certificats d'origine pour les marchandises et des cartes de légitimation. Elle vise les attestations patronales prévues pour la délivrance des cartes d'identité professionnelles des représentants et voyageurs de commerce et les cartes d'abonnement à demi-tarif.

Services administrés

Travaux et péages. — Ports d'AUDIERNE, CONCARNEAU, DOUARNENEZ, GUILVINEC, LESCONIL, LOCTUDY, PENMARCH, PONT-L'ABBE, QUIMPER, Aéroport de QUIMPER-PLUGUFFAN.

Magasins généraux

A DOUARNENEZ	A CONCARNEAU
Rue du Môle. Tél. 0,45	Anse du Lin. Tél. 1,93

Ces Magasins Généraux reçoivent en dépôt des marchandises de toute nature moyennant un tarif qui est envoyé à toute personne sur demande adressée à la Chambre de Commerce.

Bulletin mensuel

Le présent Bulletin, paraissant tous les mois, publie, avec tous les comptes-rendus des travaux de la Chambre, les avis pouvant intéresser le commerce régional.

Il insérera gracieusement tous les communiqués et comptes-rendus des Unions Commerciales, des Syndicats Patronaux de la circonscription.

La Chambre de Commerce engage instamment ses commerçants à se tenir au courant de ses travaux et de lui faire part de leurs observations et suggestions. La Chambre de Commerce attend de cette collaboration le moyen de servir toujours mieux les intérêts du Commerce et de l'Industrie de la circonscription.

