

la lettre du celib

il fut, il est, il sera.

Si les activités du C. E. L. I. B. se sont faites moins visibles depuis deux ans, elles n'en ont pas été moins profondes. Cette Lettre qui a notamment pour but d'informer ses membres et ses sympathisants, se doit d'en rendre compte. Un an après la parution de son premier numéro, il n'est pas sans intérêt d'en faire le bilan simplifié mais synthétique.

En premier lieu, vient la publication régulière de notre «lettre mensuelle». Ses ambitions sont modestes. Réduits sont les moyens matériels mis en œuvre pour l'éditer, petite est l'équipe qui en assure la rédaction. Il semble qu'elle soit cependant appréciée puisque le nombre de ses abonnés croît. Le nombre et la quantité des réabonnements que nous attendons nous confirmera, nous l'espérons, sa réussite.

En juin 1976, nous avons publié un «dossier du C. E. L. I. B.» intitulé «Europe, rends-nous la mer!». Rédigé par Yves Lainé, ce livre met en relief le préjudice subi par la Bretagne et ses entreprises du fait des «détournements de trafic» dont les ports bretons sont les victimes.

En mai 1977, un autre «dossier du C. E. L. I. B.» consacré à la croissance du déséquilibre économique, social et culturel entre Paris et les provinces a été édité par Armor Édition sous le titre du «Séparianisme» et sous la responsabilité du sous - signé, son auteur.

Dans le même temps, un groupe de travail dirigé par Raymond de Sagazan, réfléchissait sur la portée et la valeur des orientations du «Rapport Guichard» sur l'avenir des collectivités locales. Notre lettre mensuelle a déjà fait état des principales conclusions de ce groupe de travail. Elles feront l'objet d'un nouveau «dossier».

Un second groupe de travail constitué par le C. E. L. I. B. avec la Fédération des Syndicats Patronaux du Bâtiment de Bretagne a étudié le grave problème de l'élimination progressive des entreprises régionales du Bâtiment par les entreprises multirégionales, dites nationales, c'est-à-dire parisiennes. Les conclusions de ces travaux ont fait l'objet d'un document actuellement en cours de diffusion.

Depuis juin 1977, un groupe de travail interne réfléchit sur ce que pourrait être un projet de statut pour la Bretagne. Il s'agit de déterminer les bases qui pourraient être données à une expérience de régionalisation très poussée de la gestion directe des affaires de notre province par ses habitants sans qu'elle quitte pour autant une France moins uniforme mais plus unitaire du point de vue de l'égalité de traitement et de chance des français.

Acette activité d'analyse et de réflexion les membres du C. E. L. I. B. ont joint une action plus concrète et plus militante au sein des organismes où ils le représentent. Victor de Cadenet est l'actif secrétaire du Comité Économique et Social que je préside. Nous avons notamment œuvré de façon non-négligeable à la relance du débat ferroviaire en Bretagne grâce au livre blanc du C. E. S. Per Denez joue un rôle important au sein de la commission qui a pris une part considérable à l'élaboration du projet de Charte Culturelle. Vice - Président du Comité, Joseph Martray, mandaté par le C. E. L. I. B. à la Conférence de Caracas, a puissamment contribué au renouveau d'intérêt que la France, actuellement, paraît porter aux problèmes de la Mer qui concernent la Bretagne au premier chef.

Ainsi le C. E. L. I. B. continue à suivre le sillon tracé dans les années fastes de son existence. Le désintérêt des responsables politiques pour la Région est une évidence d'aujourd'hui. Égarés par leur bipolarisation sommaire, futile et mensongère; absorbés par la conservation de leurs fiefs; paralysés par leurs querelles intestines, à droite, au centre comme à gauche; domestiqués par les appareils jacobins, ils en arrivent à oublier la Bretagne, ses problèmes et ses espérances. L'action des responsables économiques et sociaux s'arrête là où l'organisation politique commence. Tout cela ne saurait durer. Il faudrait réinventer le C. E. L. I. B.... s'il avait cessé d'exister.

PERSPECTIVES D'ACTIVITES
PORTUAIRES ET INDUS-
TRIELLES PORTUAIRES
EN BRETAGNE

questions régionales

De l'étude, détaillée et exhaustive, réalisée par la CHAMBRE RÉGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE, à la demande de l'ÉTABLISSEMENT PUBLIC RÉGIONAL, sur les «PERSPECTIVES D'ACTIVITÉS PORTUAIRES et INDUSTRIELLES PORTUAIRES en BRETAGNE», on peut dire en résumé qu'elle est un constat réaliste des possibilités du système portuaire régional, tant sur le plan des échanges commerciaux que des activités industrielles, et qu'elle ne dissimule pas la portée relativement modeste des actions proposées en conclusion, dans le contexte actuel de l'économie et de la politique portuaire nationales (mais n'est-ce pas ce contexte qu'il faut modifier ?); elle démystifie à cet égard le terme de «vocation maritime» de la Bretagne, objet de nombreux discours et source de tant d'illusions.

Du constat initial, retenons seulement les traits essentiels :

- la faiblesse du trafic régional (2,2 % du total national) pour un littoral qui est le quart de l'ensemble national et qui compte 25 ports en activité; le trafic international (1 % du chiffre national) et le cabotage national sont particulièrement modestes; seul le trafic de bornage est florissant.
- l'insignifiance dans le trafic des produits manufacturés, à forte valeur ajoutée;
- le grave déséquilibre entre les sorties et les entrées qui forment 93 % du trafic (80 % au niveau national);
- la desserte purement régionale des ports bretons avec, il est vrai, en contrepartie de faibles détournements de trafic par les ports extérieurs, français et étrangers;
- la dépendance étroite du trafic portuaire vis à vis de deux secteurs : l'agriculture et le bâtiment.
- la faiblesse des fonctions industrielles des ports bretons, exception faite des industries navales.

Outils d'accompagnement de la croissance — agricole et industrielle — de la Région, ces ports n'ont que rarement un rôle moteur. Ils supportent en effet de lourds handicaps :

- des moyens de desserte, par route et fer, et un approvisionnement énergétique assez médiocres;
- un hinterland peu développé, sauf dans le domaine agro-alimentaire,
- l'éloignement des grands marchés,
- l'exiguïté des terrains industriels portuaires et le coût élevé de leur aménagement,
- et surtout une évolution technique et une politique portuaire qui poussent à la concentration des activités dans quelques grands ports.

De ce constat ressortent cependant un certain nombre d'éléments favorables à l'avenir de l'activité portuaire régionale ; outre les conditions nautiques satisfaisantes des principaux ports (Brest, Lorient, Saint-Malo) et la situation de la Bretagne à l'extrémité de ce grand «canal maritime» qui va de Brest à Hambourg, on retiendra :

- la croissance indispensable du commerce extérieur maritime de la France,
- l'élargissement probable de la C. E. E. à l'Espagne et au Portugal,
- l'expansion économique de l'Afrique Occidentale,
- l'essor du trafic trans - Manche,
- les possibilités de trafic et d'industrialisation ouvertes par l'exploitation des océans,
- l'extension des relations inter - industrielles entre ports par voie maritime,
- l'entrée en service de navires moyens et polyvalents, adaptés aux petits ports non spécialisés,
- l'inflexion récente de la politique portuaire nationale en faveur des ports moyens et le programme de mise en valeur de la façade Atlantique.

Ces facteurs plutôt favorables permettent d'être assez optimistes pour l'évolution de certains trafics existants (pétrole raffiné, aliments du bétail, engrais, clinkers et ciment, bois communs, papier de presse, exportations de viande congelée, de produits laitiers, d'huile de soja...) et pour l'apparition de certains autres (sables, siliceux et calcaires), qui compensera des inévitables (charbon, bois exotiques, vins, céréales...).

Un trafic modeste

de produits de faible valeur

déséquilibré,

*d'intérêt exclusivement
régional*

très spécialisé

des handicaps sérieux

Des facteurs favorables

Des perspectives de trafic

questions régionales

Il en résultera un accroissement du trafic international et surtout du bornage (avec l'exploitation du plateau continental) au détriment du cabotage national.

Ces éléments favorables ouvrent aussi des perspectives intéressantes dans le domaine industriel, et en particulier dans celui :

- des industries liées à l'agriculture (alimentation animale, engrais)
- des industries de l'off - shore,
- de la fabrication d'équipements de bord, de matériels pour la lutte anti-pollution marine, d'équipements pour l'aquaculture, d'éléments d'usines de dessalement de l'eau de mer...
- de la production de ciment et de la préfabrication de matériaux de construction,
- de la menuiserie industrielle.

Une voie nouvelle mérite aussi d'être explorée : celle des unités industrielles portuaires moyennes qui sont reliées techniquement et commercialement aux grands complexes industriels littoraux, français ou étrangers. Deux axes apparaissent privilégiés : celui de la métallurgie (fers à béton, charpentes métalliques, mini - aciérie, montage de matériels off - shore) et celui de la chimie (production de dérivés organiques, peintures, colles, matières plastiques, produits vétérinaires.....).

De cet ensemble de perspectives, plus ou moins favorables, la CHAMBRE RÉGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE dégage trois objectifs principaux :

- 1 - **Désenclaver la Bretagne par la mer**, ce qui nécessite entre autres :
 - la réalisation d'importants travaux d'équipement portuaire dont l'inventaire est dressé dans l'étude;
 - la constitution d'une flotte de caboteurs adaptés à la desserte des petits ports;
 - la création d'un réseau de silos portuaires de réserve et de redistribution de céréales;
 - le classement de Brest comme point normal d'importation des produits raffinés,
 - la création de lignes régulières (trans-Manche, Afrique, Proche-Orient, Baltique),
 - le regroupement des chargeurs potentiels, afin notamment de récupérer une partie des trafics détournés par les ports extérieurs;
 - la création, dans les principaux ports, de services commerciaux, dotés de moyens substantiels, et la recherche en commun de nouveaux usagers;
 - une information permanente des entreprises de la Région sur les possibilités portuaires locales et les avantages de la voie maritime.
- 2 - **Industrialiser la Bretagne à partir de la mer**, objectif conditionné notamment par :
 - l'amélioration de la desserte terrestre des ports et de leur approvisionnement en énergie;
 - l'existence d'une réserve permanente de terre-pleins portuaires,
 - la prospection active d'industriels intéressés par la localisation d'usines bord à quai;
 - et, innovation plus fondamentale et plus tributaire encore de la volonté des Pouvoirs Publics, la création en Bretagne d'une zone franche portuaire, conçue comme un pôle de développement industriel apte à compenser artificiellement des conditions naturelles peu favorables à une industrialisation portuaire.
- 3 - **Améliorer la compétitivité** des ports bretons vis à vis des autres ports nationaux, grâce à une amélioration des équipements qui nécessite :
 - l'obtention d'une fraction plus forte des crédits nationaux;
 - des aménagements au régime actuel de subventionnement et des emprunts pour travaux portuaires;
 - des financements complémentaires par la Région et les Collectivités Locales;
 - l'utilisation des possibilités offertes par l'Europe (FEOGA, FEDER, BEI).

PERSPECTIVES D'ACTIVITES PORTUAIRES ET INDUS- TRIELLES PORTUAIRES EN BRETAGNE

(suite)

et d'industries

Trois grands objectifs

qui nécessitent

actions

et moyens

VERITE AU DELA DES PYRENEES...

(Titre d'un article de
François Grosrichard, du
journal *Le Monde*).

*La plus importante
manifestation de
l'histoire contemporaine...*

*pour restaurer la dignité
d'une région qui
se veut «nation»...*

*utilisée avec réalisme
par l'Etat espagnol...*

*devrait débloquent le
dernier verrou centra-
lisateur : l'Etat français...*

*afin qu'ensemble les
Etats européens se décident
à envisager leur rôle dans
la confédération à créer.*

Le point de vue du celib

Barcelone, le 11 septembre 1977, au petit matin. La capitale catalane s'éveille au son des avertisseurs de voitures pavoisées aux couleurs rouge et or, et dont les occupants crient leur joie tout au long de la «diagonal», que d'autres appellent Avenue Généralissimo Franco, elles descendent le Paseo de Gracia, large comme les Champs Élysées, pour arriver sur les Ramblas. Depuis une semaine, chaque groupe politique y a installé ses stands et «vend» la manifestation du 11 septembre ou «diada nacional».

Jeudi 29 septembre, le «Noticiero Universal», de Barcelone, titre : «Aujourd'hui la Généralitat !» et commente l'installation des nouveaux pouvoirs du Gouvernement Catalan.

Depuis l'étranger, c'est l'étonnement. Quoi ? ne voit-on pas le roi apparemment céder en 18 jours une grande part de ses prérogatives sur la province la plus riche du royaume ? Alors que d'autres, comme la Bretagne, mènent depuis des décennies une guerre d'usure qui peut sembler inutile.

C'est que le 11 septembre, ce n'est pas 5 ou 10.000 manifestants que les autorités ont comptés. Mais au minimum, selon les estimations les plus conservatrices, 1.200.000 personnes. Il s'agit de la plus importante manifestation de l'histoire contemporaine, dépassant le succès de la libération de Paris.

On peut rappeler que les catalans avaient obtenu de la République Espagnole l'autonomie de leur province, qui fut administrée entre 1932 et 1936 — bien qu'avec de nombreuses interruptions — par un pouvoir local appelé Généralitat, dont les prérogatives étaient garanties par un statut voté par les «Cortes», dans le cadre de l'Etat Espagnol.

Nous n'entrerons pas dans les détails de ce statut. Il suffira de savoir que la Généralitat disposait d'un parlement, d'un président élu par lui, de compétences générales dans les domaines économiques, juridiques, culturels, etc... dont la possibilité de promulguer des Lois.

Et voilà que les Catalans veulent, dans leur immense majorité, revenir à cette Généralitat détruite par Franco en 1936, et qu'ils sont plus d'un million dans la rue pour la réclamer. On ne résiste pas devant une telle détermination. On ne peut que tenter de dévier très légèrement le courant, mais on ne peut l'arrêter.

La situation catalane risquait de se dégrader plus — les élections ayant donné l'avantage à la gauche — le premier ministre Suarez a compris qu'un gouvernement catalan confronté aux véritables responsabilités du pouvoir ne serait pas forcément une mauvaise chose. Sur le plan économique, un nouveau dynamisme, sur le plan politique, un plus grand réalisme.

Et voici que la presse européenne unanime voit maintenant, avec François Grosrichard, du Monde, que ce pourrait bien être à la jeune démocratie espagnole de donner des leçons aux plus anciennes. Car le problème catalan n'est pas le seul. Dans la foule de Barcelone, les emblèmes basques, andalous, galiciens n'étaient pas rares, ce qui laisse entendre que, à terme, l'Espagne acceptera le principe d'une structure fédérale. Après la Suisse, le Bénélux, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, le Royaume Uni, l'Espagne aura été l'avant-dernière à adopter une structure moderne décentralisée.

La dernière, c'est, vous l'avez deviné, la France.

Combien de fois n'a-t-on écrit : «il n'y a pas de gauche et de droite, il n'y a que les jacobins et les autres» mais que font, pour réagir, ceux qui prônent le changement ?

Sous nos yeux, nous assistons au dépérissement des pouvoirs absolus des grandes capitales, que rognent les provinces ou l'Europe. Mais à quel état reviendra l'honneur d'aller jusqu'au bout de cette logique historique, d'annoncer un projet de fédération européenne basée sur des notions de justice économique et culturelle, de respect mutuel et de solidarité ?

Attendra-t-on l'éclatement de l'Europe ? Il serait grand temps que, pour commencer, les grands états harmonisent leurs conceptions de la démocratie régionale et s'inventent un rôle à la dimension de leur orgueil.

Un rôle qui consisterait «seulement» à protéger notre continent contre les agressions qui le menacent, qu'elles soient d'ordre militaire ou monétaire, serait déjà un grand rôle. Y ajouter une dimension civilisatrice ne serait pas un luxe.

Pourquoi les États ne concentreraient-ils pas toutes leurs forces à se mettre d'accord sur un nombre limité d'objectifs dignes du Génie Européen ? Et que, pour le reste, ils nous fassent confiance, en Bretagne comme en Catalogne.