

**BULLETIN MENSUEL**  
de la  
**CHAMBRE DE COMMERCE**  
**DE BREST**

—◆—  
Créée le 31 Mars 1851



IMPRIMERIE COMMERCIALE ET ADMINISTRATIVE,  
17, rue Jean-Jaurès, BREST

# CHAMBRE DE COMMERCE DE BREST

Vice-Présidents honoraires : MM. Pierre STEPHAN.  
Adolphe CORRE.

Membre honoraire : M. Henri BRISSIEUX.

## Bureau :

MM. Georges LOMBARD, Président.  
Paul DETHIEUX, 1<sup>er</sup> Vice-Président.  
Emile LEOST, 2<sup>e</sup> Vice-Président.  
Pierre STEPHAN, Secrétaire.  
Jean LE PAGE, Trésorier.

## Membres :

MM. BOUCHER, Marcel, de Landerneau.  
CRAUSTE, Dominique, de Lesvenen.  
DANIEL, Charles, de Saint-Pierre-Quilbignon.  
FOUCHARD, Charles, de Brest.  
FROMONT, Lucien, de Châteaulin.  
GAYET, Maurice, de Landerneau.  
HUSIAUX, René, de Lampaul-Plouarzel.  
KERAUDREN, Joseph, de Camaret.  
LARRIEU, Jean-Pierre, de Brest.  
MEVEL, François, de Landerneau.  
NIDELET, Abel, de Brest.  
TIERCELET, Charles, de Brest.  
TROMELIN, François, de Lannilis.

## Membres correspondants :

MM.	MM.
BELLION, Joseph, de Brest.	LE GOFF, de Brest.
CHARDRONNET, de Brest.	LESCOP, de Plougastel-Daoulas.
CHUPIN, de Brest.	OULHEN, de Paluden en Lannilis.
CRAIGNOU, Frédéric, de Brest.	PERROT, de Brest.
DE CADENET, de Brest.	POTTIER, de Crozon.
GELEBART, de Brest-Lambézellec.	RAILLARD, Guy, de Brest.
GUENA, de Saint-Renan.	RIOU, de Châteaulin.
JARNIOU, Adolphe, de Brest.	SALAUN, René de Brest.
KUHN, de Brest.	THIEBAUT, Georges, de Brest.

Secrétaire Général : M. DAMADE.

Secrétaire Général Adjoint : M. BERREHOUC.

Ingénieur des Services de Pontillage : M. LE GOFF.

Chef de Comptabilité : M. ROCHEMULET.

Téléphone : Secrétariat : 2-49

Téléphone : Outillage, Comptabilité : 0-85.

89<sup>e</sup> Année

1950

N° 43

## BULLETIN MENSUEL de la Chambre de Commerce de Brest

### SOMMAIRE

#### Séance du 22 Septembre 1950

Distinction . . . . .	3
Trafic du port des mois de Juin, Juillet et Août 1950 . . . . .	3
Démission d'un membre correspondant . . . . .	5
Bonification des bons de la reconstruction en faveur des commerçants et industriels sinistrés de guerre . . . . .	5
Du statut du commerce . . . . .	7
Des débits de boissons sinistrés réinstallations provisoires et définitives . . . . .	11
Exonération de certaines taxes dans le commerce des bois . . . . .	14
Demande de relèvement des taxes de péages perçues au port de Brest . . . . .	16
Commission locale professionnelle de Landerneau . . . . .	18
Développement des activités du port de Brest dans le cadre du plan Monnet . . . . .	18
Promotion de M. le Président Lombard dans l'Ordre de la Légion d'honneur . . . . .	29

# CHAMBRE DE COMMERCE DE BREST

**Séance du 22 Septembre 1950**

La séance est ouverte à 9 heures 15, sous la présidence de M. LOMBARD, Président.

Étaient présents :

MM. BOUCHER, CRAUSTE, DANIEL, DÉTHIEUX, FOUCHARD, FROMONT, GAYET, HUSIAUX, KÉRAUDREN, LARRIEU, LÉOST, LE PAGE, MÉVEL, NIDELET, TIERCELET, TROMELIN.

Absent excusé :

M. STÉPHAN.

Membres correspondants :

Étaient présents :

MM. BELLION, CHARDRONNET, CRAIGNOU, DE CADENET, GUÉNA, JARNIOU, KUHN, LESCOPI, OULHEN, PERROT, POTIER, RAILLARD, RIOU.

Absents excusés :

MM. CHUPIN, GÉLÉBART, SALAUN, THIÉBAUT.

M. HERRENSCHMIDT, Sous-Préfet, assistait à la séance.

Le procès-verbal de la séance du 23 Juin 1950 est adopté.

— 3 —

## Distinction

M. le Président félicite M. LARRIEU qui vient d'être promu au grade de Chevalier dans l'Ordre du Mérite Maritime. M. LARRIEU, bien avant guerre et tout spécialement depuis la Libération a, par ses efforts, grandement contribué au relèvement et au développement de l'activité du Port de Brest, notamment dans le domaine des réparations navales... La distinction dont il vient d'être l'objet est parfaitement justifiée

En renouvelant ses félicitations pour le travail accompli par lui, M. le Président l'invite à persévérer dans la voie qu'il s'est tracée, d'autant plus qu'il dispose à présent de la Forme de Radoub remise en service depuis quelques mois.

## Trafic du port des mois de Juin, Juillet et Août 1950

Le Président donne lecture des tableaux ci-après, faisant connaître le trafic du Port de Brest pendant les mois de Juin, Juillet et Août 1950 :

### TRAFIC DU MOIS DE JUIN 1950.

Marchandises entrées :		Marchandises sorties :	
Houille .. . . .	6.618 Tonnes	Houille .. . . .	340 Tonnes
Essence .. . . .	1.948 »	Fûts vides .. . . .	996 »
Ciment .. . . .	3.702 »	Fraises .. . . .	1.442 »
Clinkers .. . . .	2.086 »	Pois .. . . .	22 »
Ciment (Lannion)	1.421 »	Rails .. . . .	871 »
Phosphate .. . . .	2.748 »	Matér. de constr.	362 »
Tabac .. . . .	619 »	Vins et liqueurs	446 »
Asphalte .. . . .	836 »	Divers .. . . .	819 »
Bois .. . . .	288 »		
Sable et pierres ..	10.275 »		
Vins .. . . .	7.552 »		
Divers .. . . .	570 »		

Total .. . . .	38.663 Tonnes	Total .. . . .	5.298 Tonnes
Marchandises entrées et sorties .. . . .	43.961 Tonnes		
Chiffre du mois précédent .. . . .	49.647 »		
Chiffre correspondant de 1949 .. . . .	67.316 »		
Du 1 <sup>er</sup> Janvier au 1 <sup>er</sup> Juillet 1950 .. . . .	241.595 Tonnes		
Du .. . . . 1949 .. . . .	320.691 »		
Différence en faveur de 1949 .. . . .	79.096 Tonnes		



TRAFIC DU MOIS DE JUILLET 1950.

<i>Marchandises entrées :</i>		<i>Marchandises sorties :</i>	
Houille . . . . .	2.425 Tonnes	Houille . . . . .	308 Tonnes
Essence B.P. . . . .	3.592 »	Fûts vides . . . . .	597 »
Ciment . . . . .	4.834 »	Pièces de grues . . . . .	212 »
Clinkers . . . . .	2.695 »	Ferraille . . . . .	431 »
Ciment (Lannion) . . . . .	1.762 »	Rails . . . . .	1.300 »
Phosphate . . . . .	3.036 »	Vins et liqueurs . . . . .	496 »
Nitrate . . . . .	9.500 »	Divers . . . . .	1.307 »
Bois . . . . .	2.087 »		
Bitume . . . . .	534 »		
Vins . . . . .	7.338 »		
Sable et pierres . . . . .	9.750 »		
Divers . . . . .	430 »		
<b>Total . . . . .</b>	<b>47.983 Tonnes</b>	<b>Total . . . . .</b>	<b>4.651 Tonnes</b>
Marchandises entrées et sorties . . . . .		52.634 Tonnes	
Chiffre du mois précédent . . . . .		43.961 »	
Chiffre correspondant de 1949 . . . . .		70.718 »	
Du 1 <sup>er</sup> Janvier au 1 <sup>er</sup> Août 1950 . . . . .		294.229 Tonnes	
Du » » 1949 . . . . .		391.409 »	
Différence en faveur de 1949 . . . . .		97.180 Tonnes	

TRAFIC DU MOIS D'AOUT 1950.

<i>Marchandises entrées :</i>		<i>Marchandises sorties :</i>	
Houille . . . . .	3.097 Tonnes	Houille . . . . .	540 Tonnes
Essenc. Poul-al-L. . . . .	4.301 »	Fûts vides . . . . .	1.046 »
Lanni. Marine Nat. . . . .	21.993 »	Pommes de terre . . . . .	4.347 »
Ciment . . . . .	2.970 »	Ferraille . . . . .	1.140 »
Clinkers . . . . .	866 »	Vins . . . . .	531 »
Pyrites . . . . .	2.338 »	Divers . . . . .	1.228 »
Vins . . . . .	10.737 »		
Bois . . . . .	1.457 »		
Goudron . . . . .	533 »		
Sable et pierres . . . . .	6.325 »		
Divers . . . . .	528 »		
<b>Total . . . . .</b>	<b>55.235 Tonnes</b>	<b>Total . . . . .</b>	<b>8.832 Tonnes</b>
Marchandises entrées et sorties . . . . .		64.067 Tonnes	
Chiffre du mois précédent . . . . .		52.634 »	
Chiffre correspondant de 1949 . . . . .		45.725 »	
Du 1 <sup>er</sup> Janvier au 1 <sup>er</sup> Septembre 1950 . . . . .		358.296 Tonnes	
Du » » 1949 . . . . .		437.134 »	
Différence en faveur de 1949 . . . . .		78.838 Tonnes	

**Démission d'un membre correspondant**

M. le Président communique à l'Assemblée la décision prise par M. LE GOFF, Membre correspondant, qui a décidé de se démettre de sa fonction, pour raison de santé.

Retiré à Morgat, il se trouve dans l'impossibilité de participer aux travaux de la Chambre.

Sur l'invitation de M. le Président, l'Assemblée décide d'adresser à M. LE GOFF ses remerciements pour les services rendus par lui au commerce local, et notamment au Syndicat de la boulangerie dont il assumait longtemps la présidence, et de lui présenter des vœux de prompt rétablissement afin qu'il puisse jouir d'une retraite bien méritée.

**Bonification des bons de la reconstruction en faveur des commerçants et industriels sinistrés de guerre**

M. TIERCELET, Président de la Commission du Commerce, s'exprime comme suit :

Chaque Conseil Général à la possibilité d'accorder des bonifications d'intérêt dans certaines conditions et notamment quand les demandeurs justifient que l'argent qu'ils ont emprunté est utilisé à des buts sociaux ou économiques.

Les sinistrés peuvent demander le règlement de leur sinistre de dommages de guerre en titres de la Reconstruction, en application de la loi du 31 Janvier 1950, mobilisables pour 1/3 par 1 an, 3 ans, 5 ans, actuellement non cessibles, non nantissables mais, qui, dans certaines conditions, peuvent leur permettre de contracter des emprunts et ainsi de reconstituer leur patrimoine immobilier, industriel ou commercial sinistré. Toutefois, alors que l'intérêt de ces titres n'est que de 4 %, l'intérêt de l'argent emprunté avec ces titres pour garantie, est généralement supérieur et oscille, à notre connaissance, entre 5,50 %, cas le plus favorable et 10 %. Le sinistre doit donc, de ce fait, supporter une charge et peut concevoir que cette différence d'intérêt soit en partie supportée par le Département, quand il s'agit notamment de reconstruire des logements à usage d'habitation, donc d'un but essentiellement social ou de favoriser la reconstitution d'entreprises industrielles et commerciales qui constituent un élément économique appréciable au sein d'une Cité ou d'un Département.

Ce sont les raisons pour lesquelles des décisions ont été prises par différents Conseils Généraux et notamment les Conseils Géné-

raux de la Moselle et du Calvados pour accorder ces dites bonifications, sous réserve de certaines règles de contrôle de l'emploi des fonds.

Quoiqu'il s'agisse d'un autre plan, vous savez sans doute que, dans notre Département, a déjà été prise une mesure similaire, à la suite d'un exposé fait par M. POTIER, Membre Correspondant de notre Chambre de Commerce, le 7 Avril 1949, sur les Logis Bretons. Ces logis bretons ont fonctionné à partir de cette année au mieux des intérêts du Tourisme départemental. Mais il faut noter que la branche hôtelière bénéficie de facilités d'emprunt avec ou sans mobilisation de titres de la Reconstruction, grâce à l'existence du Crédit Hôtelier.

Il est certain que si, dans notre circonscription, pareille bonification était établie, elle permettrait d'activer la Reconstruction. Nous précisons qu'il suffit d'une bonification de 25 millions pour que des travaux de l'ordre de 1 milliard puissent être immédiatement réalisés. Actuellement, la Coopérative de reconstruction agricole et rurale du Finistère et des Côtes-du-Nord, à Landerneau, la Société Coopérative de reconstruction urbaine de Brest, ont écrit au Préfet pour insister pour qu'une bonification d'intérêt soit établie. Il est cependant à craindre qu'étant donné les conditions de fonctionnement des titres de la Reconstruction, le système préconisé ne puisse rapidement être mis en place que dans les branches qui bénéficient des facilités bancaires particulières, à savoir : les branches agricoles par le Crédit Agricole, et Hôtelières par le Crédit Hôtelier. Il est probable que ce n'est qu'après une étude plus approfondie avec l'organisation bancaire normale qu'elle pourra s'appliquer à l'Industrie et au Commerce.

Etant donné l'importance de cette question pour l'organisation de notre circonscription et notamment pour la Ville de Brest la Commission du Commerce, vous demande d'adopter le vœu suivant :

La Chambre de Commerce de Brest, réunie en Assemblée plénière, après avoir entendu le rapport de M. TIERCELET, Président de la Commission du Commerce et de l'Industrie, sur les bonifications d'intérêt, émet le vœu.

Que le Conseil Général du Finistère accepte de faire bénéficier d'une bonification d'intérêt de 2,50 % sur les possesseurs de titres de la Reconstruction.

Et décide de transmettre ampliation de la présente délibération à :

M. le Préfet du Finistère ;

M. le Président du Conseil Général du Finistère.

## Du statut du commerce

Au nom de la Commission du Commerce, M. TIERCELET, Membre, présente le rapport suivant :

Le 1<sup>er</sup> Juin 1950, sous le n° 10.156, a été présentée par M. PFLIMLIN, à l'Assemblée Nationale, qui l'a renvoyée à la Commission des Affaires Economiques, une proposition de loi tendant à l'assainissement des professions commerciales, par la création d'un Statut du Commerce. Etant donné l'importance de cette question, notre Commission a été amenée à l'étudier et m'a chargé de vous présenter les conclusions de cette étude.

Pour bien comprendre la position de la Commission, il est indispensable que je vous lise intégralement l'exposé des motifs. Il y est dit :

Nul ne saurait contester que le commerce se pratique actuellement en France, dans des conditions qui ne comportent pas de garanties suffisantes de compétence et de moralité. Or, les personnes qui assument la charge de distribuer les marchandises ou les services, sont investies d'une mission d'intérêt public qui exige la confiance de ceux avec qui elles traitent : fournisseurs et clients. Une telle mission ne doit être confiée qu'à des personnes de valeur morale irréprochable et de compétence certaine.

Dans la situation actuelle, la création, l'extention et le transfert d'une entreprise commerciale, ne sont soumis à aucune réglementation. L'accès aux professions commerciales est pratiquement ouvert à tout le monde. N'importe qui peut, n'importe quand et n'importe où, créer, dans n'importe quelle branche, une nouvelle entreprise commerciale. Aucune garantie n'est exigée, ni au point de vue de la compétence, ni au point de vue de la moralité, ni au point de vue des moyens financiers à mettre en œuvre. Les professions commerciales sont ainsi abandonnées à une anarchie totale dont les inconvénients sont beaucoup plus grands que les avantages.

Sans doute, le jeu des lois économiques peut-il aboutir à l'élimination des entreprises mal gérées ou disposant de moyens financiers ou techniques insuffisants, mais il n'écarte pas les commerçants de moralité douteuse. Or, la liberté ne pourra être suffisamment sauvegardée, à la longue, que dans le cadre d'une organisation garantissant le libre exercice de la profession commerciale à ceux qui en sont dignes.

Sur le plan économique et social, la création, depuis l'abrogation du décret-loi du 9 Septembre 1939, de plusieurs centaines de milliers de nouvelles entreprises commerciales, alors que le volume des marchandises disponibles ne permettait pas le réapprovisionnement normal des maisons existantes, a créé une situation malsaine, qui n'a pas été redressée suffisamment depuis la fin de la pénurie, par la seule sélection naturelle. On peut d'ailleurs redouter que dans telle ou telle branche, les circonstances ne

viennent encore à favoriser, dans l'avenir, la multiplication des entreprises commerciales.

Dans ces conditions, il semble raisonnable, dans l'intérêt bien compris du Commerce et afin d'assurer une judicieuse utilisation des ressources de la Nation, de subordonner toute création et toute extension de fonds de commerce, à une autorisation préalable, avec consultation obligatoire de l'organisation professionnelle représentative de la branche commerciale intéressée.

On peut observer à ce sujet que les artisans français désirent, de leur côté, être protégés par un statut de l'Artisanat dont les caractéristiques essentielles correspondraient à celles que nous envisageons pour le Statut du Commerce.

La création de ce statut, qui entourera l'exercice de la profession commerciale des garanties nécessaires, et qui évitera toute prolifération malsaine, permettra aux commerçants qualifiés d'accomplir, dans les meilleures conditions, leur importante mission.

Reprenons, point par point, cet exposé.

Nous sommes d'accord, avec l'auteur de la proposition, quand il estime que le Commerce a une mission d'intérêt public à remplir ; mais l'Industrie, la fonction publique, n'ont-elles pas aussi des missions d'intérêt public à remplir ? N'y a-t-il pas aussi une question de compétence et de moralité qui se pose dans ces branches ? Il ne conviendrait cependant jamais à l'esprit d'un commerçant d'affirmer aussi péremptoirement qu'une profession autre que la sienne est aussi critiquable pour son incompétence et son immoralité.

La violence même de cette affirmation la rend faible et l'on est amené à se demander si le rapporteur comme malheureusement trop de personnes extérieures au commerce, ne s'est pas laissé entraîner à rejeter sur le dernier échelon de l'économie, le Commerce, le seul qu'il connaisse, car il est, en tant que consommateur, en contact direct avec lui, toute la responsabilité d'erreurs qui incombe, en réalité, à tous les échelons.

Plus loin, nous retrouvons la même exagération :

« ... les professions commerciales, nous est-il dit, sont ainsi abandonnées à une anarchie totale dont les inconvénients sont beaucoup plus grands que les avantages. »

L'auteur de la proposition oublie-t-il qu'il existe un Code du Commerce depuis 1807, des Tribunaux de Commerce chargés de le faire appliquer, Tribunaux qui, par leurs jugements, ont, de plus, établi certaines règles. Le Code du Commerce demande sans doute à être modifié, adapté à l'économie commerciale actuelle, mais à qui la faute s'il ne l'est pas ? Certainement pas aux commerçants, si l'on en juge par les nombreuses réclamations qui ont été formulées dans ce sens par le canal des Chambres Syndicales commerciales et des Chambres de Commerce. Malheureusement, la plupart des suggestions sont restées lettres mortes.

L'auteur de la proposition soutient ensuite que la liberté ne

sera sauvegardée que dans le cadre d'une organisation garantissant le libre exercice de la profession commerciale à ceux qui en sont dignes. Idée généreuse, certes, que nous approuvons, mais combien utopique dans notre branche. Nous ne nous voyons pas, quant à nous, Commerçants, désignant comme digne tel ou tel de nos candidats collègues, non par crainte de prendre nos responsabilités, mais parce qu'il est matériellement impossible d'apprécier si ces candidats sont ou non, doués pour le Commerce. Car le Commerce est, nous le savons, nous, Commerçants, un « don ». On est, ou non, doué pour le Commerce.

A notre connaissance, il n'existe aucun moyen technique d'appréciation et seules pourraient être appréciées, les connaissances générales des candidats sur la législation commerciale à laquelle il va se trouver soumis par exemple.

Puis s'appuyant sur le nombre considérable des créations depuis le retour à la liberté, sur les faibles répercussions du retour à une concurrence normale avec le retour à l'abondance et sur une crainte (... on peut d'ailleurs redouter... que dans telle ou telle branche...) que les circonstances ne viennent encore favoriser la multiplication excessive des entreprises commerciales, l'auteur de la proposition préconise le rétablissement immédiat d'une législation qui subordonnerait toute création ou toute extension de fonds de commerce à une autorisation préalable.

Il s'agit de « protéger » les commerçants par un statut du Commerce, de même que les artisans désirent être protégés par un statut de l'Artisanat. Comparaison que nous estimons erronée, car dans un cas, le commerce, c'est de la matière humaine qui se trouve devant nous, avec tout ce que cette matière comporte de changements et de fluctuations et c'est cette matière que le commerçant travaille, alors que l'artisan ne travaille que de la matière morte.

Nous ne pouvons pas suivre l'auteur de la proposition et accepter un bouleversement de notre économie commerciale pour des simples craintes qui ne se réaliseront peut-être jamais et en s'appuyant sur une comparaison erronée et admettre le rétablissement d'une législation dont nous avons pu et pouvons encore, dans notre localité, apprécier l'inopérance.

Les Membres de la Commission du Commerce et de l'Industrie de votre Compagnie ont en conséquence estimé qu'étant donné l'esprit même qui inspirait l'exposé des motifs, ils ne pouvaient que rejeter en bloc, comme dangereuse pour le Commerce, la proposition de loi n° 10.156 prévoyant un Statut du Commerce.

Toutefois, ils ont tenu, ayant pu, à l'occasion de l'étude de cette proposition, se pencher sur la situation commerciale actuelle, à vous soumettre en un vœu leur conception, des mesures immédiates à prendre pour l'amélioration du fonctionnement de la fonction commerciale qu'ils estiment, et ici ils rejoignent l'auteur de la proposition de loi n° 10.156, comme étant une véritable mission d'intérêt public.

En conséquence,

Considérant :

— que le commerce est, au même titre que l'industrie et la fonction publique, une mission d'intérêt public, il est regrettable que dans le titre de sa proposition de loi et la présentation des motifs, l'auteur de la proposition semble rejeter sur le commerce seul la responsabilité de certains faits regrettables ;

— que contrairement aux affirmations de l'auteur de la proposition, le commerce n'est pas soumis à une liberté totale et abandonné à l'anarchie, mais qu'il existe un Code du Commerce depuis 1807, des Tribunaux de Commerce pour le faire respecter et que ces tribunaux par leurs jugements, ont, à ce jour, consacré certaines règles ;

— que les organisations syndicales et les Chambres de Commerce ont constamment, par des vœux, malheureusement trop souvent restés inopérants, apporté leur concours à l'amélioration de ce Code, avec comme seul but l'amélioration et l'assainissement de la fonction commerciale ;

— que contrairement aux affirmations de l'exposé des motifs, la période d'euphorie des créations est terminée ;

— qu'en aucun cas et pour aucun motif, il n'est souhaitable, en dehors de circonstances exceptionnelles, que l'on revienne à une législation limitant les créations de commerce dont l'inopérance a pu être constatée ces dernières années dans notre localité ;

— que cette proposition de loi est un retour pur et simple à un dirigisme économique qui est inadmissible à la période actuelle ;

— qu'en conséquence, cette proposition de loi est particulièrement dangereuse pour l'économie commerciale,

*La Chambre de Commerce émet le vœu que la proposition de loi n° 10.156 ne soit pas prise en considération.*

Toutefois, considérant :

— que le commerce est et a toujours été fier de la mission qu'il remplit au sein de l'économie française et considère que cette mission nécessite une valeur morale et une compétence certaines ;

— que l'esprit commercial est avant tout un don et que ce don ne peut se développer pleinement qu'en régime de liberté ;

— que de même que la liberté de circulation est obtenue par l'établissement d'un Code de la Route qui s'adapte, non seulement aux circonstances particulières, mais aussi à l'évolution générale de la circulation la liberté de commerce ne sera obtenue qu'en établissant un Code du Commerce qui s'adapte aux professions commerciales particulières et à l'évolution générale de l'économie commerciale.

— que l'économie commerciale ayant évolué, le Code du Commerce a adopté de nouvelles règles qu'il a appliquées avec insuffisamment de rigueur ou omis d'adopter ces règles nouvelles et de ce fait facilité des infractions nuisibles au fonctionnement général du commerce ;

— que les accusations portées contre le commerce sont la conséquence indirecte de cette législation inappliquée ou inadaptée ;

— qu'il est grand temps que cette adaptation soit faite et certaines de ses mesures appliquées avec plus de rigueur,

*La Chambre de Commerce de Brest, émet également le vœu que la législation commerciale soit immédiatement appliquée, adaptée et renforcée.*

Et décide d'intervenir énergiquement près des groupes parlementaires du département et de la région économique, pour que la proposition de loi n° 10.156 ne soit pas retenue par l'Assemblée Nationale.

Ampliation de la présente délibération sera transmise à :

M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce ;

M. le Secrétaire d'Etat aux Affaires Economiques ;

M. le Président de la VI<sup>e</sup> Région Economique ;

M. PFLIMLIN, Ministre de l'Agriculture ;

M. le Président du C.G.P.M.E. ;

M. le Président du C.N.P.F. ;

MM. les Représentants des Groupes parlementaires du Département ;

M. le Président de l'Assemblée des Présidents de Chambres de Commerce.

#### **Des débits de boissons sinistrés réinstallations provisoires et définitives**

M. le Président s'exprime comme suit :

D'après les termes de l'Ordonnance du 20 Octobre 1945, art. 13, ordonnance sur la limitation des débits de boissons :

a) les débits détruits par les événements de guerre pourront être réouverts dans les 6 mois qui suivent la réédification de l'immeuble ;

b) les débits détruits par les événements de guerre pourront être transférés à l'intérieur de la même commune et sous réserve des zones protégées, dans le délai de deux ans suivant la publication de la présente ordonnance.

Ce texte vise essentiellement deux situations :

1° la réinstallation définitive, à condition que l'immeuble soit reconstruit au même emplacement qu'il était autrefois.

Le législateur s'est contenté de reprendre les textes antérieurs. Il en résulte que tout débitant de boissons sinistré, dont l'immeuble est reconstruit, a la possibilité, quelle que soit l'époque de la re-



construction, de reprendre son activité dans les six mois qui suivent la reconstruction.

Dans le cas où l'immeuble est déplacé par suite des nécessités de l'Urbanisme ou de la Reconstruction, il semblerait qu'il en soit de même. Mais ici intervient un élément nouveau : le débit était situé dans une zone protégée et est transféré dans une zone non protégée : pas de difficulté.

S'il est transféré d'une zone protégée dans une autre zone protégée, il doit en être de même.

Mais s'il est transféré d'une zone non protégée en une zone de protection, le problème demeure entier.

Pourra-t-il reprendre son activité ?

Le législateur est muet sur la question. Or, le problème est extrêmement important. Le propriétaire sinistré, souvent différent du locataire débitant, n'est pas lui-même maître du choix de son futur emplacement et les zones de protection étant extrêmement nombreuses et très étendues dans les Villes, le Remembrement se désintéressant en fait de ce problème.

2° les dispositions suivantes visent le transfert des débits sinistrés à l'intérieur d'une même commune, dans un immeuble différent, soit définitivement, soit provisoirement.

Deux réserves sont imposées :

1° les zones protégées :

2° un délai dans le temps fixé à deux années soit du 20 Octobre 1945 au 20 Octobre 1947, délai qui avait été proposé pour une durée de deux années jusqu'au 20 Octobre 1949.

Ce délai est actuellement définitivement écoulé et en conséquence, les débitants sinistrés n'ont qu'une seule possibilité de reprendre leur activité dans les six mois qui suivent la reconstruction de l'immeuble où ils étaient précédemment réinstallés et toujours sous réserve des zones protégées.

Telles sont les restrictions imposées aux débitants de boissons sinistrés et qui désirent se réinstaller.

Prenons quelques exemples concrets :

Le débitant sinistré non encore réinstallé qui a la possibilité d'acquiescer un nouveau pas de porte dans un immeuble différent de celui où il était précédemment installé, ne peut y exploiter sa licence.

Si l'immeuble dans lequel il était installé n'est jamais réédifié et le cas est possible, notamment si le propriétaire renonce à le reconstruire, il ne pourra jamais retrouver sa licence. Elle est pour lui définitivement perdue.

Un débitant sinistré à qui l'on offre actuellement une baraque commerciale de dépannage, ne peut davantage l'accepter : la législation lui interdit d'exploiter sa licence.

Tel est le sort réservé aux débitants de boissons sinistrés qui n'ont pas encore eu la possibilité de se réinstaller.

La destruction de leur fonds de commerce a été pour eux souvent la ruine. Ils n'ont pas eu les moyens de racheter dans les années qui ont suivi le sinistre, les locaux qui leur étaient nécessaires. Aujourd'hui, s'ils en ont la possibilité, ils ne peuvent réaliser leur désir, l'art. 13 de l'Ordonnance du 20 Octobre 1945 le leur interdisant.

La situation particulière qui est faite à cette corporation est contraire à l'esprit de la législation sur les dommages de guerre qui tend à replacer tous les sinistrés, dans le minimum de temps, dans la situation qu'ils occupaient précédemment.

Cette situation est également différente de celle qui est applicable aux autres corporations où notamment les sinistrés ont toujours obtenu des facilités pour se réinstaller à des emplacements différents de ceux où leurs commerces ont été détruits. Nous ne citerons comme exemple que la loi du 2 Août 1949, sur le report des baux commerciaux des commerçants sinistrés. Cette loi dispose en effet que le droit au bail d'un commerce détruit par fait de guerre est reporté sur l'immeuble édifié en remplacement de l'immeuble détruit, quel que soit son emplacement. Le Remembrement ayant accordé une parcelle de terrain située en zone protégée, au propriétaire, pour y reconstruire son immeuble, il serait paradoxal que le débitant locataire soit dans l'impossibilité d'y reprendre son activité. Il s'agit de victimes de la guerre, qui ont droit à réparation intégrale ; il est anormal et injuste de leur appliquer un régime différent de celui des autres commerçants et surtout de profiter de telles circonstances pour obtenir une limitation des débits de boissons. En l'occurrence, seuls les sinistrés sont victimes d'une telle politique, alors qu'aujourd'hui même l'on constate des autorisations de créations de commerce de restaurants, crêperies et autres, avec débits de 3° catégorie.

Il importe en conséquence, que la législation soit modifiée et qu'elle prévoit :

1° Les débits de boissons détruits par les événements de guerre pourront être réouverts dans les six mois qui suivront la réédification de l'immeuble, à supposer même que cet immeuble soit déplacé et reconstruit dans une zone protégée, pour des raisons indépendantes de la volonté du débitant.

2° Ils pourront être transférés à l'intérieur de la même commune, sous réserve des zones protégées jusqu'à la date de reconstruction définitive des immeubles dans lesquels ils étaient précédemment exploités. Toutefois, les débits qui ont été détruits et se trouvaient situés dans une zone protégée, doivent pouvoir conserver ce bénéfice et être transférés en zone protégée.

La Chambre de Commerce,

Après avoir entendu l'exposé de son Président,

Après avoir également entendu les objections de M. TIERCELET,

Adopte le rapport et émet le vœu suivant :

Que l'article 13 de l'Ordonnance du 20 Octobre 1945 soit modifié dans les termes suivants :



Les débits de boissons sinistrés par faits de guerre pourront être réouverts dans les six mois qui suivent la réédification des immeubles où ils étaient précédemment installés, à supposer même que ces immeubles soient déplacés et reconstruits en zone protégée, pour des raisons indépendantes de la volonté de ces débitants sinistrés.

Les débits de boissons pourront être transférés à l'intérieur de la même commune, sous réserve des zones protégées, jusqu'à la date de reconstruction définitive des immeubles dans lesquels ils étaient précédemment exploités. Toutefois, les débits détruits qui étaient situés dans une zone protégée conserveront ce bénéfice et pourront être transférés en zone protégée.

Décide d'adresser ampliation de la présente délibération à :

- M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce ;
- M. le Ministre de la Santé Publique ;
- M. le Ministre des Travaux Publics et du Tourisme ;
- M. le Président de la VI<sup>e</sup> Région Économique ;
- M. le Président de l'Assemblée des Présidents de Chambres de Commerce ;
- M. le Président de la Confédération de l'Hôtellerie et du Tourisme ;
- MM. les Représentants des différents Groupes parlementaires du Département.

#### Exonération de certaines taxes dans le commerce des bois

M. GAYET, Membre, s'exprime comme suit :

En Avril 1950, votre Compagnie a bien voulu appuyer les réclamations présentées par les Syndicats Bretons des Bois, sur les taxes excessives frappant les matériaux de construction et particulièrement le bois qui, en sus des taxes communes subit de plus les taxes propres aux produits agricoles.

Depuis lors, cette situation anormale a été mise en évidence à plusieurs reprises par divers groupements économiques et même intellectuels.

Entre autres, le Comité d'Études pour le redressement économique et financier public, il y a 3 mois, une brochure intitulée :

« Notre Production va-t-elle être plus longtemps paralysée par les taxes parafiscales ? »

Un cas typique, le Bois ».

Et la conclusion de cette brochure, est la suivante :

Tandis que les taxes parafiscales atteignent 10,5 % pour le bois, elles sont seulement de :

0,55 % pour le ciment.

0,40 % pour les industries céramiques.

0,63 % pour l'acier.

0 pour les matières plastiques, l'aluminium et le verre fiscalité qui institue donc un véritable dumping au profit des matériaux concurrents du bois.

A la séance de l'Assemblée Nationale du 30 Juin, une proposition de loi tendant à exonérer le bois de certaines taxes fiscales, fut déposée par M. BOURDON, sous le n° 10.508.

L'exposé de cette proposition de loi est parfait, fait ressortir l'importance de l'industrie et du commerce du bois, les taxes énormes frappant le bois, expose les revendications des industries de bois, mais conclut assez brutalement en demandant l'abrogation de plusieurs taxes, y compris la taxe à la production de 13,50 % et de la taxe sur les transactions de 1 %.

Malgré l'intérêt considérable qu'il y aurait à alléger les taxes frappant les matériaux de construction, afin de faciliter la solution du problème du logement, projet auquel ont pensé nos dirigeants sans y donner suite jusqu'à présent, votre Compagnie jugera probablement que la proposition de loi ci-dessus est un peu excessive.

Il apparaît plus raisonnable de demander un allègement des taxes ordinaires frappant les matériaux de reconstruction en général et la suppression des taxes parafiscales frappant le bois : taxes du fonds forestier et taxe de solidarité agricole. Au cas où ces taxes ne seraient pas supprimées, le Ministère de l'Agriculture tenant à manifester ses droits, demande qu'elles soient appliquées sur la valeur du produit agricole, c'est-à-dire sur pied et non pas sur la valeur du produit scié.

Après avoir entendu le rapport de M. GAYET et l'avoir approuvé,

La Chambre de Commerce de Brest, enregistrant les doléances des sinistrés sur le prix des constructions, estimant que le problème capital du logement exige comme première solution un abaissement du prix de la construction, constatant que certains matériaux indispensables comme le bois subissent des taxes particulières, au titre de produits agricoles, insiste auprès des Pouvoirs Publics pour envisager :

1° une réduction des taxes frappant les matériaux de construction en général ;

2° la suppression des taxes agricoles frappant les bois (taxe de solidarité agricole, fonds forestier...) ou tout au moins l'application de ces taxes à la valeur du produit agricole, c'est-à-dire de l'arbre sur pied et non à la valeur du produit usine.

Et décide d'adresser ampliation de la présente délibération à :

M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce ;

- M. le Ministre des Finances et des Affaires Économiques ;
- M. le Ministre de l'Agriculture ;
- M. le Président de la VI<sup>e</sup> Région Économique ;
- M. le Président de l'Assemblée des Présidents de Chambres de Commerce.

**Demande de relèvement des taxes de péages perçues  
au port de Brest**

M. le Président s'exprime comme suit :

Par délibération du 3 Mars 1949, la Chambre de Commerce de Brest a sollicité le relèvement des taxes de péages perçues dans ce Port.

Il a été porté à la connaissance de l'Assemblée Consulaire que la demande de relèvement ne peut être autorisée que s'il est justifié que les taxes actuellement perçues sont insuffisantes pour faire face aux charges financières résultant des emprunts contractés ou à contracter pour des travaux dans l'exécution desquels la Chambre de Commerce aurait à contribuer dans une proportion à déterminer lors de leur réalisation.

Les charges financières actuelles sont les suivantes :

Frais de perception des taxes de péages . . . . .	530.000 frs
Annuité de l'emprunt de 775.000 frs autorisé par les lois des 7 Mars 1913 et 21 Avril 1914 . . . . .	37.834 frs
Annuité de l'emprunt de 12.350.000 frs autorisé par les décrets des 27 Juin 1924 et 24 Octobre 1930 . . . . .	1.098.050 frs
Annuité de l'emprunt de 5.230.000 frs autorisé par décret du 7 Février 1942 . . . . .	292.557 frs
Annuité de l'emprunt de 33.600.000 frs autorisé par décret du 4 Juillet 1950 . . . . .	2.907.232 frs
Fonds de concours pour le nettoyage des quais (décret du 28 Mars 1929) . . . . .	25.000 frs
Participation dans les frais généraux d'administration de la Chambre — D.M. du 18 Octobre 1949 . . . . .	100.000 frs
<b>Au total . . . . .</b>	<b>4.985.473 frs</b>

Soit 5 millions de francs.

Le produit annuel des péages étant de l'ordre de 6 millions permet à la Chambre de Commerce de faire face à ses obligations présentement ? Mais alors, l'Assemblée ne peut entreprendre aucun travail d'amélioration dans le Port, puisque compte tenu du trafic, on ne peut escompter aucune rentrée supplémentaire de fonds permettant de réaliser une masse de travaux suffisante.

Or, il reste beaucoup à faire dans le Port de Brest.

La Chambre de Commerce se propose tout d'abord d'améliorer

l'outillage de sa concession compte tenu des nouveaux besoins que réclameront les trafics nouveaux.

D'autre part, la reconstruction des quais, bien que restant à la charge du budget général, procurera dans certains cas une amélioration soit par une récupération de terres-pleins, soit en permettant l'accostage de navires à plus fort tirant d'eau qu'avant la destruction, entraînant une contribution financière de l'Assemblée Consulaire.

Ce programme de reconstruction et d'amélioration peut être résumé comme suit :

	Evaluation approximative des travaux.
Rempiètement du quai Ouest du 1 <sup>er</sup> bassin . . . . .	70.000.000
Rempiètement du quai Nord du 5 <sup>e</sup> bassin . . . . .	90.000.000
Rempiètement du quai Ouest du 5 <sup>e</sup> bassin . . . . .	100.000.000
Construction d'un quai définitif à l'extrémité du 3 <sup>e</sup> éperon . . . . .	90.000.000
<b>Au total . . . . .</b>	<b>350.000.000</b>

A priori et sous réserve de l'accord de l'Administration des Travaux Publics et de la Chambre de Commerce, tant sur l'évaluation des travaux de reconstruction que des travaux constituant une amélioration, il apparaît que la participation financière de la Chambre, pour ce qui concerne les améliorations, pourrait être d'un ordre de grandeur de 140 millions de francs.

Il n'est pas douteux que le programme minimum de travaux esquissé ci-dessus est de première urgence.

Or, un emprunt de 140 millions de francs contracté au taux de 6,50 %, amortissable en 30 ans, nécessite une annuité de 10.700.000 frs environ.

Il se révèle, dans ces conditions, que le produit des taxes de péages actuellement perçues au Port de Brest, en exécution de l'arrêté du 25 Octobre 1946, est insuffisant pour permettre de réaliser dans ce Port les améliorations jugées indispensables.

C'est pourquoi la Chambre de Commerce a demandé la revalorisation de ces taxes au taux indiqué dans sa délibération du 3 Mars 1949.

En confirmant cette délibération, elle demande qu'une décision des Administrations compétentes intervienne dans le plus court délai.

L'exposé qui précède étant adopté,

La Chambre de Commerce décide d'en adresser copie à M. l'Ingénieur en Chef du Finistère et à M. l'Ingénieur en Chef, Chef d'Exploitation du Port de Brest.

### Commission locale professionnelle de Landerneau

Une Commission locale Professionnelle venant d'être instituée à Landerneau, M. le Préfet du Finistère demande à la Chambre de Commerce de lui fournir une liste de quatre noms, sur laquelle deux d'entre eux seront retenus comme membres titulaires de ladite Commission.

Il est souhaitable que sur cette liste figurent deux commerçants et deux industriels, afin que l'une et l'autre de ces deux branches y soient représentées.

M. le Président charge les membres de la Chambre de Commerce résidant à Landerneau, de bien vouloir se concerter et de présenter la liste qui sera ensuite communiquée à M. le Préfet.

### Développement des activités du port de Brest dans le cadre du plan Monnet

M. le Président expose par la suite trois problèmes qui doivent se concrétiser sur le Port de Brest, sous forme d'activités nouvelles, dans le cadre du Plan Monnet :

1. Installation d'une huilerie ;
2. Création d'un quai d'armement ;
3. Édification de cuves pour produits pétroliers.

Ces questions ont été évoquées et étudiées dès fin Juillet, lors de la visite à Brest des représentants du Commissariat Général au Plan.

Au cours d'une visite à Quimper, M. le Préident en a saisi M. le Préfet du Finistère.

#### 1. Installation d'une huilerie.

Il s'agit du transfert à Brest et de son développement, d'une usine actuellement installée dans la région de Morlaix. Cette affaire est en pleine évolution ; ses débouchés sont assurés tant en France que dans nos colonies et à l'étranger. Elle utilise comme matière première des produits uniquement français ou coloniaux. Cette huilerie ne peut que permettre le développement du trafic du Port de Brest dont elle constitue une activité nouvelle.

Elle a déjà obtenu une concession de terrain sur le domaine public maritime, terre-plein situé à l'est de la Jetée de l'Est.

Les travaux d'édification de l'usine sont déjà en cours. Il s'agit de les accélérer, et c'est pourquoi des crédits ont été demandés aux Pouvoirs Publics, dans le cadre du Plan de Modernisation.

#### II. Brest, Port pétrolier.

Il y a trente ans que le problème est à l'ordre du jour. Il a subi des vicissitudes, vers 1930-1931 a été sur le point d'aboutir ; mais pour des raisons indépendantes de la volonté des Brestois, il n'a pu se réaliser.

Dans le cadre du Plan Monnet, il importe de le reprendre d'autant plus que, progressivement, les produits pétroliers se substituent aux produits charbonniers. Il importe donc que Brest s'équipe pour l'utilisation des produits de substitution qui doivent remplacer, dans un avenir rapproché, les produits charbonniers qui, pendant longtemps, constitueront la principale activité de notre Port.

La Chambre de Commerce n'a pas négligé cette question, et M. le Président donne communication du rapport suivant, émané de M. André RAILLARD, qui a été adressé aux Pouvoirs Publics intéressés :

#### DÉPOT D'AVITAILLEMENT EN COMBUSTIBLES LIQUIDES.

##### *Exposé de la question.*

L'extension de la consommation des combustibles liquides doit susciter l'installation de nouveaux centres de réception et de stockage.

En conséquence, la Chambre de Commerce de Brest demande aux animateurs du Plan Monnet de l'appuyer pour obtenir l'édification d'un dépôt de combustibles liquides d'une capacité de 15.000 mètres cubes.

Il n'est guère besoin de s'étendre sur les principaux avantages de la rade, accessibilité aux plus gros navires de commerce et situation au croisement des grandes routes océaniques.

En effet, en ce qui concerne le mazoutage, l'expérience a déjà été faite, et avec plein succès. Après la guerre de 1914, la Marine Nationale avait mis à la disposition du trafic maritime deux réservoirs de 4.000 tonnes qui furent largement utilisés jusqu'à la date de reprise du parc.

A titre indicatif, en 1920, 214 navires firent escale à Brest pour mazouter.

Il faut souligner qu'à cette époque lointaine, le plus grand nombre de navires chauffait encore au charbon ; cependant, la minorité chauffant au mazout permettait d'assurer le fonctionnement rationnel du dépôt pétrolier.



Cet exemple vécu dispense de commentaires superflus.

Dans l'état actuel de la question, il est nécessaire de préciser que l'édification d'un dépôt présente, d'une part, un intérêt national et, d'autre part, un intérêt régional.

*Intérêt sur le plan national.*

Sur le plan national, nous rappelons que, au large de Brest, 30.000 navires passent annuellement.

Actuellement, la quasi-totalité de ces navires utilise les combustibles liquides. Il arrive fréquemment, surtout pendant la mauvaise saison, que des navires à court de soutes soient obligés de relâcher pour leur approvisionnement en charbon ou en combustibles liquides.

Avant la dernière guerre, le Port de Brest, qui était bien approvisionné en charbons de soute, recevait annuellement un certain nombre de relâcheurs qui effectuaient leurs opérations très rapidement.

Avec la généralisation de l'emploi de combustibles liquides, ces relâcheurs sont devenus plus rares et les navires à court de soutes se trouvent dans l'obligation de faire escale dans les ports étrangers étant donné que, jusqu'à présent, il n'existe pas un port français organisé en station de soutage.

En effet, il est nécessaire de souligner que l'organisation d'une station de soutage à Brest ne causerait aucun préjudice aux autres ports français.

A Saint-Nazaire, une station de soutage avait été construite sous la Shell française.

Indépendamment du déclin du port de Saint-Nazaire, cette station n'a pu prospérer pour les motifs suivants :

1. Éloignement de la principale route maritime Cap Finistère-Ouessant.

Le déroutement étant trop grand, les navires à court de soutes ont intérêt à relâcher dans un port étranger.

2. Proximité des raffineries de l'Atlantique qui sont bien placées pour approvisionner les navires touchant Nantes.

Pratiquement, ce dépôt n'existe plus, la Shell venant de le spécialiser pour le stockage des goudrons.

Les grands ports de réception de combustibles liquides, tels que Nantes et le Havre, bien organisés pour souter les navires assurant des services réguliers, ne sont pas placés pour recevoir des relâcheurs dont le soutage constitue le but principal de l'escale.

L'on peut donc admettre que cette activité échappe complètement aux ports métropolitains.

En créant une installation de soutage à Brest, l'on reprendrait aux ports étrangers une partie de l'activité de cette branche particulière du trafic maritime.

Examinant cette question sur le plan national, il est nécessaire de souligner l'intérêt que présenterait la constitution de stocks importants pour le temps de guerre.

En effet, des falaises de 60 à 70 mètres de hauteur, à proximité immédiate du plan d'eau, facilitent les installations de stockage souterrain.

La marine de guerre, plus avertie que les dirigeants de notre économie, a su profiter des avantages incomparables de cette situation et dispose déjà d'un certain nombre de réservoirs souterrains.

Toutes ces importantes installations ont été édifiées en des points particulièrement exposés aux coups d'une aviation ennemie.

En effet, tout esprit sensé ne peut que s'étonner de la concentration actuelle des raffineries et des parcs de stockage.

Il n'est point exagéré d'affirmer que toutes ces installations seraient détruites et rendues inutilisables dès les premières heures d'un conflit.

*L'on peut se demander alors comment l'industrie française, privée de combustibles liquides et de moyens de stockage, pourrait soutenir son effort de guerre et subvenir à la consommation d'une importante armée motorisée.*

Or, Brest est le seul point du littoral français où il soit possible, non seulement d'installer un important parc de stockage souterrain, mais aussi pouvant admettre l'édification d'une raffinerie souterraine.

« L'Électricité de France » vient de donner l'exemple en construisant dans l'une des falaises une industrie thermique de 30.000 kilowatts, protégée contre tous bombardements aériens, y compris contre celui de la bombe atomique.

Il est évident que « l'Électricité de France » a agi avec beaucoup de réalisme et, dans la mesure du possible, son exemple devrait suffire.

Vers 1930, la Société « Pêchebrom » avait décidé de construire à Brest une importante raffinerie.

L'autorisation gouvernementale avait été publiée par le *Journal Officiel* en date du 4 Avril 1921. En annexe, nous joignons :

1. Carte des principaux points de raffinage envisagés à cette époque.

2. Tableau de répartition des contingents pour chacun des points de raffinage prévus.

En ce qui concerne Brest, les études étaient très avancées et les terrains déjà construits, concédés et achetés, mais sous la pression d'influences économiques hostiles au Port de Brest, la Société « Péchelbronn » fut contrainte de modifier son projet initial et d'édifier sa raffinerie à Donges.

Les expériences de la dernière guerre démontrent péremptoirement que, en temps de guerre, les raffineries comptent parmi les principales cibles de l'ennemi et qu'une industrie particulièrement visée ne peut résister aux coups de l'aviation.

Dans l'intérêt du pays, il serait nécessaire de reprendre le projet « Péchelbronn », en prévoyant la construction d'une raffinerie souterraine.

Outre l'avantage de l'abri souterrain, l'approvisionnement de la raffinerie resterait possible en temps de guerre car, dans un prochain conflit, les ports de la Manche et de la Mer du Nord seraient vraisemblablement interdits aux pétroliers. En effet, il est certain que l'on ne pourrait risquer les pétroliers de gros tonnage dans les mers étroites exposées aux coups de l'ennemi.

Qu'on le veuille ou qu'on ne le veuille pas, il faut admettre que, en cas de nouveau conflit, Brest serait l'un des rares ports de commerce utilisables et, sans plus attendre, il y a lieu de l'équiper.

#### *Intérêt sur le plan régional.*

Sur le plan régional, il faut, tout d'abord, considérer le trafic particulier du Port de Brest.

Parmi les navires touchant le Port de Brest, il faut citer avant tout ceux qui assurent un service régulier avec l'Algérie et la Tunisie, et qui appartiennent aux Compagnies de Navigation ci-dessous désignées :

Compagnie France-Navigation — J. Chastellain et C<sup>e</sup> — « Les Cargos Algériens — Charles Schiffino et C<sup>e</sup> — Compagnie des Bâteaux à vapeur du Nord — Société Navale de l'Ouest — S.O.F.L.U.M.A.R.

Ceux des armements qui assurent un service régulier avec le Maroc : S.A.G.A. — Société Havraise de Transport et de Transit.

Ceux des armements qui assurent un service de cabotage avec les autres ports français :

MM. Worms et C<sup>e</sup> — Un certain nombre de caboteurs appartenant à différents armateurs.

La quasi-totalité de ces navires utilise les combustibles liquides.

En outre, il faut ajouter tous les tramps qui apportent des bois africains, des bois du Nord et des bois d'Amérique, ceux qui apportent des nitrates, phosphates et des pyrites, et tous les pétroliers côtiers qui approvisionnent les dépôts locaux des Compagnies pétrolières.

Les gros pétroliers qui viennent caréner pour utiliser la forme de radoub du Port de Commerce.

Il est nécessaire d'attirer l'attention sur cette forme de radoub qui a les caractéristiques suivantes :

Longueur : 230 mètres ;

Largeur : 26 mètres 77 ;

Seuil à 4.M.40 au-dessous du zéro des cartes.

En effet, si l'on exclut la cale de Saint-Nazaire, réservée à la Construction Navale, il ne reste que deux cales en mesure de recevoir les pétroliers de gros tonnage et, plus particulièrement, ceux de 24.000 et de 31.000 tonnes en cours de construction.

Ces deux cales sont la grande forme du Havre et de celle de Brest.

Or, pour des raisons faciles à concevoir, la cale du Havre est pratiquement réservée aux paquebots et, de ce fait, pour être carénés en France, les pétroliers de fort tonnage n'ont pas le choix et doivent inévitablement se faire caréner à Brest.

Il est déjà arrivé qu'un pétrolier, après carénage à Brest, ait été obligé de rallier un autre port pour souter.

L'absence d'une station de soutage interdit le rendement optimum de la relâche à Brest.

Il est incontestable qu'un port de carénage et de réparations doit pouvoir offrir à sa clientèle toutes les facilités pour toutes les formes d'avitaillement.

Enfin il faut citer les navires basés sur Brest, tels que les câbliers des P.T.T. et les baliseurs des Ponts et Chaussées, dont Brest est la base principale.

Les remorqueurs et bâtiments de servitude attachés au Port et, plus particulièrement, le remorqueur de sauvetage l'« Abeille 25 », les navires assurant les services de la rade et des îles, sans compter les chalutiers et autres navires de pêche.

Au sujet de la pêche, il faut rappeler que la Chambre de Commerce a fait construire une importante Halle à marée, et toute l'infrastructure du port de pêche est déjà installée.





Un important client existe déjà ; il s'agit de la Centrale thermique souterraine de « L'Électricité de France ».

Un grand nombre de boulangers emploient déjà du fuel domestique et, si l'on était assuré d'un approvisionnement en mazout, il peut être tenu pour certain que dans la ville moderne en reconstruction, un grand nombre de chaudières de chauffage central seraient équipées pour la chauffer au mazout.

Bref, dans ce domaine, également, la carence de l'approvisionnement en combustibles liquides contrarie le développement économique de Brest et de la région environnante et empêche l'utilisation à plein rendement du potentiel humain et l'outillage économique qui, par ailleurs, va en augmentant régulièrement.

#### Aménagement portuaire.

En ce qui concerne l'aménagement portuaire d'entrée, il est possible de réserver au parc de stockage un emplacement permettant d'obtenir un rendement optimum dans des conditions de sécurité très satisfaisantes.

En effet, le parc de stockage serait installé à l'extrémité sud du môle de l'Est, au voisinage de la passe de l'Est.

La capacité éventuelle du dépôt pourrait, si besoin était, dépasser très largement le tonnage de 15.000 tonnes exigé pour la constitution d'un dépôt pétrolier côtier.

Comme l'on pourrait objecter que les plans d'un port pétrolier doivent tenir compte d'une large extrapolation du tonnage des tankers, il est préférable de préciser que, le long du poste d'amarrage, il y a une profondeur de plus de 10 mètres au-dessous du zéro des cartes sans qu'il soit le moins nécessaire d'entretenir des fonds.

Il existerait encore d'autres avantages que nous énumérons ci-dessous.

En principe, il ne faut pas que la durée d'escale d'un tanker excède 30 heures et, de ce fait, il faut que la disposition d'un port pétrolier permette d'effectuer simultanément toutes les opérations portuaires : déchargement de la cargaison, avitaillement du navire, y compris le débarquement et l'embarquement de pièces de machines, petites réparations, déballastage ou ballastage.

L'endroit réservé donne toutes ces garanties, attendu que le quai disposera d'engins de manutention et permettra l'accès des camions à la partie arrière des navires où se trouvent les mâts de charge desservant le compartiment des machines et des chaudières, ce qui est un critérium rarement rencontré, même dans les grands ports.



Carte des principaux points de raffinage envisagés en 1930

En ce qui concerne la sécurité, la mise en rade serait très rapide, car elle constitue une aire de secours où un tanker pourrait être rapidement conduit en cas de feu à bord.

Cette station de soutage qui pourrait être rapidement installée avec le minimum de frais permettrait de satisfaire à tous les besoins :

1. Livraison de combustible à toutes les installations à terre situées dans la région, tant par camions que par voie ferrée.
2. Livraison directe du combustible en fûts pour la navigation et la pêche côtière.
3. Avitaillement des gros navires de pêche par camions-citernes.
4. Avitaillement des navires amarrés dans le port de commerce par pipe-lines ou chalands-citernes.

Enfin, si l'on adoptait un projet de grande envergure, l'on pourrait encore étendre le parc sur la digue sud du Port de Commerce et dont l'infrastructure en enrochements serait élargie pour permettre l'édification de réservoirs de grande capacité.

#### *Conclusion.*

Il est donc incontestable que, dans l'intérêt général, la création d'une station de mazoutage et d'un important parc de stockage s'impose dans les plus courts délais.

Il est certain que, malgré les puissantes influences hostiles au Port de Brest, ce projet sera réalisé tôt ou tard soit sous la pression de circonstances graves pour le pays, soit à cause du développement du Port de Commerce de Brest que l'on s'ingénie à contrarier, au plus grand dommage de la région économique.

En ce qui concerne le projet du port pétrolier, il sera toujours utile de se rappeler que :

1. La station de mazoutage a déjà existé sans connaître de difficultés.
2. Que la construction d'une raffinerie est possible, attendu que la Société « Péchelbronn » avait commencé la concrétisation de son projet.
3. Que la construction d'une usine souterraine est possible, attendu que « L'Electricité de France » a déjà construit une importante centrale souterraine.

Il faut donc espérer que les animateurs dynamiques de l'économie Nationale reconnaîtront l'utilité de ce projet, et accepteront de le patronner et de vaincre l'incompréhension des puissances économiques et administratives hostiles au développement de notre Port de Commerce et qui, pour

des questions d'intérêt particulier, risquent de compromettre gravement la situation militaire en cas de guerre.

#### *III. Quai d'armement.*

La forme de radoub suppose comme complément indispensable, un quai d'armement. En effet, on ne saurait immobiliser une telle forme par la présence de navires dont les travaux de réparation peuvent être réalisés à quai.

Les bassins de radoub ne sont pas tellement nombreux, et leur utilisation est relativement chère pour les utilisateurs. Il importe, en conséquence, d'y immobiliser les navires le minimum de temps indispensable, pour les réparations à la coque ou aux infrastructures des navires, les autres réparations se faisant à quai.

Or, à Brest, le nombre de postes à quai est encore aujourd'hui insuffisant pour immobiliser l'un d'entre eux à cet usage. C'est pourquoi le problème à résoudre demeure entier.

Il importe que le quai d'armement soit réalisé rapidement. Il constitue l'un des éléments essentiels de l'industrie des réparations de navires à Brest, et une richesse pour la région.

La question a été étudiée par le Bureau, d'une part, et la Commission des Travaux, d'autre part. Une solution a été retenue et présentée aux Pouvoirs Publics :

Les dépenses seraient faites par les usagers qui solliciteront les crédits nécessaires au Commissariat Général au Plan. Le remboursement définitif de l'opération aux intéressés serait fait par l'Etat au moment où l'Administration des Ponts et Chaussées serait chargée de réparer le quai de l'est.

Il en résulte que l'opération est séduisante pour les utilisateurs qui bénéficieraient d'un quai leur permettant de travailler, et de crédits à des taux intéressants.

Il s'agit encore ici d'une amélioration actuelle de l'équipement du Port et aussi d'une amélioration de son potentiel économique. C'est pourquoi ce problème s'inscrit dans le cadre du Plan Monnet et qu'il a été soumis aux Pouvoirs Publics.

M. le Président donne ensuite lecture de la note technique et du devis estimatif de l'opération envisagée :

AMÉNAGEMENT D'UN POSTE DE RÉPARATION  
POUR NAVIRES PÉTROLIERS

Il a été envisagé de procéder à l'aménagement d'un poste de réparation pour navires pétroliers, à l'extrémité du môle de l'est, en réalisant 4 ducs d'Albe espacés d'environ 40 m. d'axe en axe, suivant les dispositions générales représentées sur le plan. Chacun de ces ducs d'Albe comporterait 10 pieux en béton armé, verticaux ou inclinés, d'environ 20 m. de longueur, battus jusqu'au rocher qui se trouve à 15 m. en dessous du niveau des plus basses mers ; sur les pieux serait réalisée une superstructure en béton armé, dont la partie côté bassin constituerait le front d'accostage.

Les fonds naturels, au droit des ouvrages, sont à 8 m. en dessous du niveau des plus basses mers, en sorte qu'aucun travail de dragage ne devrait être entrepris.

Entre chaque duc d'Albe et la terre, il serait établi une passerelle reposant sur une culée en maçonnerie, construite sur la Jetée de l'Est et sur les palées intermédiaires reposant elles-mêmes sur les pieux en béton armé analogues à ceux utilisés dans la construction des ducs d'Albe.

Deux des quatre passerelles présenteraient une largeur de 5 m. et seraient accessibles aux véhicules automobiles ; deux autres passerelles présentant une largeur de moitié seraient seulement accessibles aux piétons.

La dépense à prévoir pour la réalisation de ces ouvrages peut être calculée comme suit :

a) Construction des ducs d'Albe proprement dits.

Par duc d'Albe :

Fourniture de 10 pieux en béton armé à 120.000 frs	1.200.000	
Battage de 10 pieux à 75.000 frs	750.000	
Béton armé de la superstructure	2.500.000	
Pour 4 ducs d'Albe :		
4.450.000 frs × 4		17.800.000

b) Passerelle pour véhicules automobiles :

60 m. × 120.000 frs . . . . . 7.200.000

c) Passerelle pour piétons :

60 m. × 75.000 frs . . . . . 4.500.000

d) Construction de culées pour les passerelles ci-dessus . . . . .	3.000.000	14.700.000
		32.500.000
e) Aménagements, imprévus et divers . . . . .		2.500.000
		35.000.000
Dépense totale à prévoir . . . . .		

Promotion de Monsieur le Président LOMBARD  
dans l'Ordre de la Légion d'honneur

M. le Président Georges LOMBARD, par décret de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, vient d'être promu au grade de Chevalier dans l'Ordre national de la Légion d'honneur.

A cette occasion, à l'issue de la Séance plénière, une réunion s'est tenue à la Chambre de Commerce, au cours de laquelle fut servi un Vin d'honneur, et où l'on note la présence de M. le Sous-Préfet, du Maire de Brest, des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées du Département, de M. le Président du Tribunal de Commerce, de MM. les Présidents des Chambres de Commerce de Morlaix et Quimper, du Bureau et de tous les Membres de la Chambre de Commerce de Brest, des Présidents de Syndicats et des Groupements corporatifs de la Circonscription, des Représentants du Personnel de la Chambre de Commerce de Brest.

M. le Préfet du Finistère, absent du Département, s'était fait excuser.

M. DÉTHIEUX, premier Vice-Président de la Chambre, prononce l'allocution suivante :

Monsieur le Sous-Préfet,

Monsieur le Maire,

Je me permets de vous remercier d'avoir bien voulu accepter de vous déplacer, et de venir aujourd'hui parmi nous représenter et associer les Pouvoirs Publics d'une part, et la Municipalité d'autre part, à la cérémonie que nous avons organisée à l'occasion de la Promotion de notre Président, dans l'Ordre de la Légion d'honneur.

Monsieur le Président,

Mon cher Ami,

J'ai le privilège aujourd'hui, au milieu de cette brillante as-



semblée, dans cette salle trop exigüe pour contenir tous vos amis, de vous témoigner, en leur nom à tous, leur satisfaction et leurs félicitations pour la Promotion, dans l'Ordre National de la Légion d'honneur au titre du Tourisme, dont vous venez d'être l'objet.

Nul mieux que moi-même ne connaît l'activité déployée par vous, tant sur le Plan Interprofessionnel dans les différents groupements dont vous avez fait partie ou que vous avez créés, que sur le plan Corporatif puisque vous présidez aux destinées de l'Hôtellerie de l'Ouest, du Syndicat Départemental et de la Bretagne Idéale, que sur le Plan Consulaire... Votre activité toujours savamment dosée vous a permis d'obtenir des résultats tangibles dans tous les domaines où elle s'est exercée.

Je n'insisterai pas sur le Plan de l'Hôtellerie : d'autres plus qualifiés que moi vous le diront ultérieurement.

Nous voulons seulement vous dire Monsieur le Président combien nous estimons que la distinction qui vient de vous être accordée est amplement méritée ; elle constitue la reconnaissance des Pouvoirs Publics, pour l'ensemble des travaux accomplis, par vous, au profit des différentes collectivités auxquelles vous avez appartenu. Soit au Groupement du Petit et Moyen Commerce, ou à l'Association des Commerçants et Industriels Sinistrés, groupements créés par vous, nous avons admiré vos initiatives, nous avons jugé votre travail, nous avons constaté les merveilleux résultats obtenus.

A la Chambre de Commerce de Brest, que vous dirigez depuis déjà quatre années, vous avez montré toutes vos qualités, votre volonté inébranlable de réparer le Port, de lui redonner son activité ancienne afin d'accroître le potentiel économique de la Circonscription. Votre action a été couronnée de succès : les résultats ici sont visibles ; il n'est que de contempler le Port, et de le comparer à ce qu'il était au moment où vous avez pris la direction de notre Compagnie.

Je n'insisterai pas davantage sur l'œuvre accomplie par vous sur le plan commercial et industriel. Nous voulons aujourd'hui vous adresser nos remerciements les plus sincères, pour tous les efforts que vous avez déployés à notre profit, du temps précieux que vous avez bien voulu distraire de vos occupations personnelles, en faveur des Collectivités auxquelles vous appartenez, et en même temps, nous voulons associer votre épouse, Mme LOMBARD, aux félicitations et remerciements que nous vous présentons aujourd'hui.

Mme LOMBARD n'a pu se déplacer ; qu'elle sache cependant toute la reconnaissance que nous lui devons. C'est elle qui depuis toujours, par une collaboration de tous les instants, vous seconde dans votre affaire personnelle, vous permettant ainsi de travailler pour la collectivité. C'est pourquoi en témoignage de reconnaissance et de sympathie, nous lui offrons cette gerbe de fleurs.

Mon cher Président, la Chambre de Commerce de Brest a tenu également, à l'occasion de votre promotion dans l'Ordre de la Légion d'honneur, à vous offrir un souvenir. Au nom de tous mes collègues, je vous remets cette Croix miniature qui sera pour vous le témoignage de la sympathie dont vous êtes ici entouré.

Je ne voudrais pas insister plus longuement et avant de terminer, je me permets de vous demander de bien vouloir continuer l'œuvre accomplie. Votre promotion actuelle marquera une étape dans l'œuvre entreprise. Nous espérons que pour le plus grand bien du Commerce et de l'Industrie vous poursuivrez toutes les tâches entreprises.

Au nom des Membres de votre Compagnie,

Je vous renouvelle toutes nos félicitations et nos remerciements.

M. CHUPIN, Membre correspondant, Maire de Brest, prend ensuite la parole.

Après avoir félicité M. LOMBARD, il exprime sa grande satisfaction d'assister sur les relations excellentes qui existent entre la Chambre de Commerce et la Municipalité, pour le plus grand bien de la population brestoise, de la Ville et du Port. Il souligne ensuite les éminents services rendus par le Président, dont la distinction qui vient de lui être attribuée n'est que la juste récompense. Enfin, il formule des vœux pour que la collaboration Municipalité et Chambre de Commerce demeure longtemps étroite pour le relèvement total, tant de la Ville que de l'Économie Régionale.

M. HERRENSCHMIDT, Sous-Préfet de Brest, au nom du Gouvernement, tient ensuite à s'associer aux paroles prononcées par MM. DÉTHIEUX et CHUPIN. Il dit toute sa joie d'exprimer au Président LOMBARD les félicitations officielles pour une distinction si méritée.

« Deux catégories de la population peuvent tout particulièrement s'en réjouir, ajouta-t-il : les sinistrés qui n'oublient pas que, pendant de longs mois, M. LOMBARD a assumé avec autorité les fonctions de Président de leur Fédération, et aussi les marins, les usagers du Port, qui savent les efforts du Président de la Chambre de Commerce pour donner au Port la place qui lui revient dans l'Économie Nationale. »

Ces discours sont longuement et chaleureusement applaudis. Le Président LOMBARD, prenant à son tour la parole, veut exprimer ses remerciements à toutes les personnalités qui, en cette circonstance, ont voulu lui témoigner leur sympathie. Extrêmement ému, il associe à la promotion dont il vient d'être l'objet, les membres et le personnel de la Chambre, ses collègues du Syndicat de l'Hôtellerie, les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, grâce auxquels le Port de Brest se relève de ses ruines.

Se penchant sur le programme futur de travaux à réaliser au Port, il déclare : « Nous avons besoin de précieux concours pour lui donner toute sa vitalité... »

Après avoir remercié ses collègues, ses collaborateurs, la Municipalité, pour l'aide apportée dans sa tâche, les Pouvoirs Publics représentés par M. le Sous-Préfet, et tous les représentants du Commerce, le Président s'engage à poursuivre ses efforts pour développer l'économie de la Circonscription et pour donner à Brest et sa région un Port bien équipé, susceptible d'être le centre d'un trafic important.

En terminant, M. LOMBARD formule des vœux à la prospérité de la Chambre de Commerce, de la Ville de Brest et son Port, et de la France.

L'allocution de M. le Président est longuement et très chaleureusement applaudie par toutes les personnalités présentes à cette manifestation de sympathie.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 11 heures 30.

*Le Président, Georges LOMBARD.*

## Services de la Chambre de Commerce de Brest

Les Services de la Chambre de Commerce de Brest sont ouverts au public, tous les jours non fériés de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 18 h. 30.

**BULLETIN MENSUEL.** — Le présent bulletin, paraissant tous les mois, publie, avec tous les compte rendus des travaux de la Chambre, les avis pouvant intéresser le commerce et l'industrie de la circonscription.

Il insérera gracieusement tous les communiqués et compte rendus des Syndicats Patronaux.

La Chambre de Commerce engage instamment ses commettants 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.

**CARTES D'IDENTITÉ PROFESSIONNELLE — CARTE SPÉCIALE A DEMI-TARIF.** — La Chambre de Commerce vise les attestations et demandes à produire pour l'obtention de la carte d'identité professionnelle et de la carte spéciale de demi-tarif des voyageurs et représentants de commerce.

**DOCUMENTATION.** — La Chambre de Commerce tient à la disposition de ses ressortissants la législation et réglementation économique fiscale et sociale et peut, à ce sujet, leur communiquer divers documents :

*Journal Officiel (Lois et Décrets).*

*Journal Officiel (Débats parlementaires).*

*Bulletin législatif Dalloz.*

*Bulletin annoté des lois et décrets.*

*Moniteur officiel du Commerce et de l'Industrie.*

*Recueil des Actes Administratifs du Finistère.*

*Bulletin officiel d'annonces de l'Administration des Domaines.*

*L'Usine nouvelle (hebdomadaire).*

*Journal de la Marine Marchande et de la Navigation Aérienne.*

*Revue Nautique.*

Revues mensuelles des Chambres de Commerce Françaises et étrangères, etc... etc...

**OFFRES ET DEMANDE DE REPRÉSENTANTS ET D'AFFAIRES.** — La Chambre de Commerce se charge de communiquer les offres et demandes d'affaires aux Syndicats Patronaux intéressés et les offres et demande de représentants au Syndicat des Représentants et Agents Commerciaux.

