

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

---

Créée le 31 Mars 1851



## 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 Lesneven.  
DANIEL, Charles, de Saint-Pierre-Quilbignon.  
FOUCHARD, Charles, de Brest.  
FROMONT, Lucien, de Châteaulin.  
GAYET, Maurice, de Landerneau.  
HUSIAUX, René, de Lampaul-Plouarzel.  
KERAUDRÉN, 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 l'outillage* : M. LE GOFF.

*Chef de Comptabilité* : M. ROCHEMULET.

*Téléphone* : Secrétariat : 2-49

*Téléphone* : Outillage, Comptabilité : 0-85

89<sup>e</sup> Année

1950

N<sup>o</sup> 44

## BULLETIN MENSUEL

de la Chambre de Commerce de Brest

### SOMMAIRE

#### Séance du 27 Octobre 1950

Trafic du mois de Septembre 1950 . . . . .	4
Projet de réglementation des transports privés . . . . .	4
Le problème des statistiques . . . . .	8
Exportation des pommes de terre au Maroc . . . . .	9
Gare routière de Brest — État de la question . . . . .	13
Le problème des pétroles au Port de Brest . . . . .	15
De l'Assurance Vieillesse des non salariés du Commerce et de l'Industrie — Abaissement des limites d'âge de 65 à 60 ans pour percevoir la Retraite ou l'Allocation Vieillesse . . . . .	16
Vœux du Syndicat de l'Épicerie en gros . . . . .	19
Réunion de la VI <sup>e</sup> Région Économique du 23 Octobre 1950 . . . . .	20
Travaux d'amélioration du Port de Morgat . . . . .	21

## CHAMBRE DE COMMERCE DE BRËST

---

**Séance du 27 Octobre 1950**

---

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

Étaient présents :

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

Absents excusés :

MM. HUSIAUX, KÉRAUDREN, LE PAGE, STÉPHAN.

*Membres correspondants :*

Étaient présents :

MM. CHARDRONNET, CRAIGNOU, DE CADENET, GÉLÉBART, GUÉNA, JARNIOU, OULHEN, PERROT, RAILLARD.

Absents excusés :

MM. BELLION, CHUPIN, KUHN, LESCOPI, RIOU, SALAUN, THIÉBAUT.

M. LAPORTE, Préfet du Finistère, de passage à Brest, a tenu à assister à la séance de la Chambre. Reçu par M. le Président, il a demandé que les différentes questions intéressant la circonscription consulaire, et qui s'inscrivent dans le cadre du Plan d'Équipement et de Modernisation, lui soient exposées.

Ces problèmes lui furent présentés, tour à tour par M. le Président et M. LARRIEU, notamment sur le Quai de réparations et d'armement.

M. le Préfet, après avoir entendu ces rapports, promit d'appuyer de toute son autorité la réalisation des projets en cours.

Après avoir été remercié par le Président et applaudi par l'Assemblée, il se retira en ayant pris l'engagement de faire son possible pour assister à la prochaine réunion plénière de la Chambre de Commerce de Brest.



**Trafic du mois de Septembre 1950**

Le Président donne lecture du tableau suivant faisant connaître le trafic du Port, pour le mois de Septembre 1950 :

<i>Marchandises entrées :</i>		<i>Marchandises sorties :</i>	
Houille . . . . .	2.389 Tonnes	Houille . . . . .	423 Tonnes
Essence . . . . .	4.771 »	Fûts vides . . . . .	1.293 »
Lannin. (Hydroc.)	3.224 »	Pommes de terre	11.223 »
» (Ciment)	1.453 »	Seigle . . . . .	3.495 »
Ciment . . . . .	5.570 »	Nitrate . . . . .	200 »
Clinkers . . . . .	1.356 »	Ferraille . . . . .	429 »
Phosphate . . . . .	2.710 »	Linters . . . . .	115 »
Nitrate . . . . .	5.973 »	Vins et liqueurs	597 »
Bitume . . . . .	654 »	Divers . . . . .	1.503 »
Linters . . . . .	515 »		
Vins . . . . .	6.076 »		
Sable et pierres . .	9.000 »		
Divers . . . . .	529 »		
<b>Total . . . . .</b>	<b>44.220 Tonnes</b>	<b>Total . . . . .</b>	<b>19.179 Tonnes</b>
Marchandises entrées et sorties . . . . .		63.399 Tonnes	
Chiffre du mois précédent . . . . .		64.067 »	
Chiffre correspondant de 1949 . . . . .		43.129 »	
Du 1 <sup>er</sup> Janvier au 1 <sup>er</sup> Octobre 1950 . . . . .		421.695 Tonnes	
Du » » 1949 . . . . .		480.263 »	
Différence en faveur de 1949 . . . . .		58.568 Tonnes	

**Projet de réglementation des transports privés**

M. CHAUSTE, Membre de la Chambre de Commerce, s'exprime comme suit :

La liberté du transport privé a été instituée par le décret du 14 Novembre 1949. A l'heure actuelle, par des mesures réglementaires ou fiscales, on voudrait juguler cette liberté, afin de ramener le trafic aux chemins de fer ou aux transporteurs publics.

Cette façon de faire est tout à fait contraire au principe même de la libre concurrence.

D'ailleurs, il ne peut être question pour notre Compagnie de laisser brimer les transports privés, dont nous sommes les représentants, et laisser s'installer ce que l'on pourrait appeler un monopole des transports qui irait à l'encontre des intérêts de nos mandants en particulier, et de la collectivité en général.

Aujourd'hui, nombreux sont les commerçants qui livrent eux-mêmes leurs marchandises et, dans la plupart des cas, se transforment : 1<sup>o</sup> en livreurs, 2<sup>o</sup> en encaisseurs, 3<sup>o</sup> en voyageurs.

La question est vitale pour les petites et moyennes entreprises qui ne peuvent songer à faire appel aux transporteurs publics, étant donné la diversité des tonnages à transporter, et dont le parc disponible ne pourrait satisfaire leurs besoins, le nombre de véhicules à mettre en service étant notoirement insuffisant.

Au surplus, un commerçant ne saurait être à la merci d'un transporteur sans que son affaire en souffre.

Supposons un négociant en légumes qui reçoit par téléphone une commande urgente : trouvera-t-il le transporteur libre à ce moment ? Faire ensuite des opérations devant son personnel, qui, le lendemain, pourrait renseigner son concurrent. Il ne connaît d'ailleurs pas à quelle heure il partira, ni l'heure du retour. Le personnel du transporteur voudrait-il passer des heures de nuit à faire un travail de ramassage et de livraison comme le fait le commerçant qui travaille pour son propre compte ? Je préfère dire que cela coûterait extrêmement cher, les heures supplémentaires étant à sa charge.

Si, dans notre région, un marchand de porcs devait recourir à un transporteur pour battre la campagne, déceler la marchandise, en discuter le prix et, le cas échéant, ramener la marchandise chez lui et souvent à des heures avancées de la nuit, il y aurait sûrement des frais généraux qui augmenteraient le prix de ses achats et des difficultés dans presque tous les cas. Le transport privé fait partie intégrante du commerce et, comme tel, mérite d'être encouragé et non brimé par des mesures restrictives ou fiscales qui porteraient un très grave préjudice au commerce en général, et à l'entreprise automobile en particulier, qui mérite tout de même que les Pouvoirs Publics s'intéressent à elle, car elle verse annuellement dans les caisses de l'Etat et sous différentes formes des sommes considérables.

On objecte que les transporteurs privés concurrencent les chemins de fer et les transporteurs publics. Il est possible que certains cas de concurrence ont pu être relevés. On ne saurait le nier ; il s'agit presque toujours de faits dus à l'ignorance du transporteur ou à son souci de rendre service.

D'ailleurs, le commerçant qui va livrer son épicerie, son vin, etc... part chargé et rentre chargé d'emballages. Il ne peut qu'accidentellement faire un transport, pour faire plaisir à un client qui lui demande de lui rendre un service.

Cette façon d'opérer ne nuit en rien au transport public.

Admettre que le transport privé est jugulé, c'est aller à l'encontre du but poursuivi par nous tous, qui est de réduire le plus possible les frais généraux, pour livrer, au meilleur prix, les marchandises indispensables à la vie économique du pays.

M. CRAIGNOU fait remarquer qu'il s'avère en réalité que le transport privé concurrence de plus en plus le transport public et notamment sur les grandes distances. Le particulier recherche des frets retour payants pour amortir le coût de transport de sa marchandise, et pour emporter certaines affaires il consent des tarifs nettement inférieurs aux prix pratiqués par les transporteurs publics. Il en résulte que ces services, déjà concurrencés par la S.N.C.F., doivent consentir des prix trop bas ; concurrencés également par les transporteurs privés, risquent de ne plus pouvoir travailler et, en la période actuelle, semblent être voués à une disparition prochaine si des mesures ne sont pas prises à l'égard des transports privés.

M. GAYET envisage le problème sur un plan plus élevé :

L'intérêt général commande une diminution des prix des transports. Cette diminution ne peut être obtenue que par l'utilisation à plein des véhicules circulant à vide. C'est un facteur de hausse des prix. Le transport privé doit donc être protégé.

L'intérêt particulier des transporteurs publics commande qu'on leur permette de vivre ; il ne saurait être question de leur accorder un monopole. Ils ont déjà bénéficié de licences.

Il s'agit donc de concilier au mieux ces deux sortes d'intérêts.

M. DANIEL considère le transport comme une dépense qui grève de plus en plus le prix des marchandises. Il importe de comprimer cette dépense ; cette compression ne peut être obtenue que par le libre jeu de la concurrence qui amènera l'abaissement des prix.

Il déclare que les prix pratiqués par la S.N.C.F. ne doivent pas être pris en considération. La S.N.C.F. est un service public d'intérêt national ; à supposer que ses frais généraux soient comprimés, elle sera toujours déficitaire, compte tenu des servitudes qui lui sont imposées notamment sur le plan de la Défense Nationale.

MM. DÉTHIEUX, BOUCHER, LÉOST, TROMELIN, JARNIOU, MÉVEL prennent tour à tour la parole.

Les débats risquent de s'étendre ; M. le Président désigne une Sous-Commission composée de :

MM. CRAUSTE, CRAIGNOU, DANIEL, JARNIOU, GAYET, GUÉNA, pour trancher la question.

Après s'être retirée et avoir examiné le problème, cette Sous-Commission propose à l'Assemblée le vœu suivant qui est adopté à l'unanimité :

La Chambre de Commerce de Brest,

Considérant :

Qu'il ne saurait être question d'assimiler les Transports Publics à la S.N.C.F., les premiers constituant des entreprises privées, tandis que la S.N.C.F. doit être en mesure à tout moment de répondre à des exigences nationales, entraînant des charges spéciales correspondant à l'idée de Service Public National ;

Que les transporteurs publics sont légalement protégés et ont déjà bénéficié de l'octroi d'une licence ;

Que l'abaissement du prix de revient des marchandises doit être obtenu par le libre jeu de la concurrence et qu'en conséquence il ne peut être question d'autoriser la création d'un monopole des transports ;

Que les transporteurs privés sont insuffisamment nombreux et lourdement frappés d'impôts, ce qui implique qu'ils doivent être encouragés et ne doivent subir de réglementation qui gênerait leur activité et nuirait au Commerce et à l'Industrie,

Emet instamment le vœu :

1. que les droits attachés à la licence accordée aux transporteurs publics soient sauvegardés par l'interdiction imposée aux transporteurs privés de louer leurs véhicules, mais en revanche que les frets de retour occasionnels par camions privés soient autorisés dans l'esprit de la plus grande liberté des transports ;

2. que le Parlement rejette toutes nouvelles taxes et mesures envisagées sur les transports privés ; ces services méritant toute sa sollicitude, constituent la cheville ouvrière du Commerce en général ;

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

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

M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports ;

M. le Président de l'Assemblée des Présidents ;

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

MM. les Représentants des Groupes parlementaires du Département.

### Le problème des statistiques

M. TIERCELET, Membre de la Chambre, au nom de la Commission du Commerce, s'exprime comme suit :

Les Chambres de Commerce sont de grandes entreprises dont le but, nous dit M. CUSENIER, est de confronter les uns aux autres des intérêts divers et, faisant preuve d'arbitrages, parvenir à dégager l'intérêt général. Leur mission est triple. Elles sont consultatives, représentatives, administratives. Par leurs études et leurs initiatives, elles peuvent influencer grandement la vie économique d'une région en bien ou en mal. Or, pour arriver à dégager dans quel sens doivent porter leurs efforts, elles doivent effectuer des études et toute étude, particulièrement sur le plan économique, ne peut être valablement fructueuse que si elle se base sur des éléments statistiques purs.

Quels peuvent, à première vue, être ces éléments ?

Les Chambres de Commerce représentant le commerce et l'industrie, ce sont évidemment tous les éléments économiques de chacune de leur circonscription qu'il leur est utile de connaître.

Essayons de dégager quels sont ces éléments :

— D'abord, tous éléments correspondant au trafic des voyageurs et des marchandises, éléments de provenance, d'une part, de la S.N.C.F., d'autre part, des transporteurs routiers. Or, à notre connaissance, il est impossible aux Chambres de Commerce de les obtenir. Pourquoi ? Nous n'osons croire que la réponse soit vraie : parce qu'il existe une concurrence entre rail et route et que chacun désire garder son secret.

— Nous envisageons également comme utile d'être connue, dans une ville en reconstruction, l'évolution des chiffres d'affaires : or, ici encore, il est impossible de se les procurer.

Il existe bien d'autres éléments qu'il serait utile de connaître : évolution de la main-d'œuvre, du nombre des entreprises, et combien d'autres, qu'une étude approfondie permettrait de dégager. Certains, nous en sommes persuadés, pourraient être connus facilement ; pour d'autres, au contraire, il semble qu'il y ait difficulté.

Il importe donc de rechercher et de réunir toute cette documentation et de la préciser, afin d'en faire un outil de travail des plus intéressants. Or, il s'avère que c'est sur le plan départemental, circonscription administrative, que toutes ces statistiques seront le plus aisément fournies.

Dans le Finistère, les circonscriptions consulaires ne correspondent pas exactement au découpage administratif. Une commission tripartite, représentant les Chambres de Commerce du département, pourrait rechercher et recueillir tous les renseignements qui s'avèrent utiles, et les grouper.

Après avoir entendu ce rapport et l'avoir approuvé,

Répondant à la Mission qui leur est impartie, et en vue de faire progresser l'Économie départementale ;

Considérant la nécessité de réaliser une documentation statistique étendue et précise ;

que cette documentation ne peut être obtenue avec facilité que sur le plan départemental ;

que le découpage en trois circonscriptions consulaires du département du Finistère nuit à la réalisation de cette documentation statistique,

La Chambre de Commerce de Brest émet le vœu :

qu'une Commission, groupant des membres des trois Chambres de Commerce finistériennes, soit immédiatement créée, afin d'étudier quels sont les éléments statistiques qu'il lui est indispensable de connaître, de rechercher dès à présent ceux qu'il leur est possible de se procurer, quels sont ceux qu'il leur est impossible de se procurer, et de tendre à l'obtention de ces derniers,

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

M. le Ministre du Commerce ;

MM. les Présidents des Chambres de Commerce de Morlaix et de Quimper.

### Exportation des pommes de terre au Maroc

Par arrêté du Directeur de l'Agriculture du Maroc, en date du 20 Juin 1950, il a été décidé que les pommes de terre de semence et de consommation destinées au Maroc, devraient être « inspectées et emballées » au port d'embarquement, sous contrôle d'un agent du Service de la Protection des Végétaux.

Le certificat de Santé-Origin, délivré par ce service, doit mentionner que cette condition a bien été remplie.

Cette disposition n'a été pratiquement portée à la connaissance des intéressés que par un communiqué du Service de la Protection des Végétaux de Rennes, publié dans la presse locale le 27 Septembre 1950.

La nouvelle réglementation, entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> Octobre, risquait de paralyser brusquement le trafic du Port de Brest en direction du Maroc,



les exportateurs n'ayant pas le temps matériel de s'organiser en vue de satisfaire aux exigences de l'arrêté du 20 Juin.

De plus, le conditionnement des pommes de terre au Port de Brest soulevait une sorte de problème qu'il s'agissait de résoudre harmonieusement, en faisant collaborer à leur solution les exportateurs et les services intéressés.

Dans ce but, la Chambre de Commerce a réuni à Brest, le 9 Octobre, les principaux exportateurs de la région : M. DELOUSTAL, Inspecteur de la Protection des Végétaux de Rennes, M. BEDOUET, Agent Régional de la Fédération Nationale des Producteurs des Plants de Pommes de Terre, M. LE GOFF, Ingénieur du Port, et les membres de la Chambre particulièrement intéressés par les exportations sur le Maroc.

Au cours de cette réunion, il a été suggéré de rechercher et d'obtenir des aménagements au décret du 20 Juin, de façon à dissocier, en premier lieu, la semence de la consommation.

Il y avait lieu, en effet, de considérer :

1. que la nouvelle réglementation avait pour objet principal d'éviter l'introduction du doryphore au Maroc ;

2. que, si des doryphores avaient été trouvés dans certains lots exportés, il ne s'agissait que de lots de consommation vraisemblablement chargés directement au champ ;

3. qu'en raison du triage et du calibrage effectués sous contrôle, en ferme ou dans les magasins de collecteurs, le risque était évité pour la semence ;

4. que, si la pomme de terre de consommation pouvait supporter, sans grand dommage, une manutention supplémentaire, il n'en était pas de même de la pomme de terre de semence, marchandise essentiellement délicate.

Sur ce point, un rapport technique a été demandé à M. BEDOUET, de la Fédération Nationale des Producteurs de Plants.

Ce rapport, daté du 13 Octobre, est ainsi rédigé :

Monsieur le Président,

Au cours de la réunion qui s'est tenue à Brest le 9 Octobre 1950, vous avez bien voulu me demander mon avis sur l'opportunité et les conséquences qui découleraient, du point de vue technique, de l'application, aux pommes de terre de semence, des mesures édictées par la législation chérifienne.

Ces mesures imposent aux exportateurs l'obligation de conditionner au port d'embarquement les semences destinées au Maroc, dans le but d'éviter la présence de doryphores dans les emballages,

et de permettre aux agents du Service de la Protection des Végétaux une surveillance plus efficace.

Mais elles présentent pour la valeur même du plant des dangers sérieux.

La pomme de terre de semence est fragile, elle ne supporte pas, comme la pomme de terre destinée à la consommation, des manipulations répétées, car elle doit conserver intactes ses facultés germinatives et son potentiel de reproduction.

Or, quelles que soient les précautions prises, les manipulations entraînent des chocs qui peuvent provoquer des attaques de pourriture sèche (notamment fusarium-céruléum).

La Commission Officielle de Contrôle a, pour ce seul motif, prescrit le refus des lots qui auraient subi plus de deux opérations de triage, et proscriit l'emploi de calibreurs à secousses dont la brutalité occasionnerait des blessures.

Les soins, qui doivent être apportés aux opérations de triage et de calibrage, nécessitent un personnel nombreux et qualifié, et ne sont réalisables que dans les magasins des expéditeurs ou dans les exploitations agricoles bien outillées. Il ne pourrait donc s'agir, à Brest, que d'un triage supplémentaire, entraînant les risques de contamination contre lesquels nous cherchons à tout prix à préserver les semences françaises.

Par ailleurs, les opérations de contrôle ont également pour but de permettre une identification formelle de la marchandise à tous les stades.

Cela suppose le conditionnement individuel des lots sous la surveillance d'un de nos agents. Si notre organisation est axée sur un contrôle en fermes et en magasins d'expéditeurs, il est difficile d'envisager cette vérification d'identité lorsque des lots nombreux seront simultanément déchargés et ensachés dans des magasins collectifs. La disposition des locaux utilisables actuellement à Brest ne le permettrait pas aisément, en tout cas cela entraînerait pour nos services une augmentation du personnel et des charges nouvelles qu'il faudrait faire supporter aux producteurs et aux exportateurs.

En tant que responsable vis-à-vis de la Commission Officielle de Contrôle du Ministère de l'Agriculture, j'estime que le conditionnement de la semence au Port de Brest ne me permettrait plus d'obtenir les garanties présentes d'état sanitaire et d'identification et que, dans la plupart des cas, je serai amené à refuser la délivrance des certificats officiels de contrôle.

Il n'apparaît pas, d'autre part, que les mesures préconisées puissent apporter aux destinataires marocains, plus de garanties en ce qui concerne l'introduction éventuelle du doryphore. Il conviendrait de noter, qu'à ma connaissance tout au moins, aucun envoi de pommes de terre de semence n'a été refoulé pour présence de l'insecte redouté. Cela tient à la surveillance étroite dont fait l'objet chacun des lots agréés en plant.

Tout d'abord, le contrôle sur pied ne se limite pas à la seule notation des maladies de dégénérescence ou cryptogamiques, mais

nos agents surveillent l'exécution des traitements insecticides et les parcelles non protégées contre le doryphore sont automatiquement refusées. Par la suite, la récolte est triée et calibrée, ce qui implique l'utilisation d'un appareil ou le passage sur une dalle à claire-voie. Nos agents surveillent l'opération, ne délivrent le certificat officiel et ne procèdent au plombage des sacs, que lorsque la marchandise répond exactement aux prescriptions des textes en vigueur, que ces textes soient du ressort de la Commission Officielle de Contrôle, du Service de la Protection des Végétaux, ou du Service de la Répression des Fraudes.

Le travail des agents du contrôle est surveillé par sondages par des agents régionaux. Lorsque la marchandise est destinée à l'exportation, elle subit, au port d'embarquement, un second contrôle en liaison avec les services phytosanitaires.

J'ajouterai que le Service de la Répression des Fraudes délègue fréquemment un de ses Inspecteurs au Port de Brest, et que l'activité de nos agents est périodiquement vérifiée par un Inspecteur de la Commission Officielle de Contrôle.

Un tel réseau de surveillance, qui vient s'ajouter à celui du Service de la Protection des Végétaux, peut et doit donner aux autorités chérifiennes, l'assurance que tout ce qui est possible est réalisé et que, pratiquement, le système actuel exclut tout risque d'introduction d'un parasite au Maroc.

Restant à votre disposition pour toute précision complémentaire, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

J. BEDOUET.

A ce jour, des adoucissements ont été effectivement apportés, en ce qui concerne la pomme de terre de semence. Le contrôle par sondage, effectué normalement par la « Protection des Végétaux », est simplement renforcé.

Cependant, le problème reste à résoudre pour la pomme de terre de consommation.

Dans la pratique, si les difficultés techniques peuvent être résolues (mise à disposition et équipement de magasins de conditionnement), il reste à envisager les répercussions économiques de cette manipulation supplémentaire.

En effet, les frais de transit pour le « Direct Bord » s'élèvent à Brest à 930 francs la tonne.

Si la marchandise doit être entreposée en magasin, en vue de son conditionnement, ces frais s'élèvent à 1.300 francs la tonne.

A cela doivent s'ajouter les frais de conditionnement proprement dit (transvasement, couture des sacs) qui ont été estimés à un minimum de 700 francs la tonne.

En résumé, entre le prix habituellement normal au « Direct Bord » (930 frs) et le prix du conditionnement avec passage en magasin (2.000 frs), nous trouvons une différence de 1.070 francs par tonne, soit, en chiffres ronds, 1,10 franc par kilo.

En raison de la concurrence étrangère existant sur le marché marocain, il est à craindre que l'exportation de la pomme de terre de consommation s'amenuise dans de fortes proportions, si des mesures opportunes ne sont pas prises.

Si une réglementation analogue était prise pour les départements algériens, la situation s'aggraverait encore.

Il convient de rappeler qu'en 1948-1949, il a été exporté de Brest, environ 5.000 tonnes de pommes de terre de consommation sur l'Algérie, et 3.700 tonnes sur le Maroc.

En 1949-1950, les chiffres étaient de 8.600 tonnes pour l'Algérie, et 3.100 tonnes pour le Maroc.

#### Gare routière de Brest — Etat de la question

La Chambre de Commerce de Brest sollicite, depuis l'année 1946, la concession de la gare routière projetée à Brest. Ce projet est toujours en suspens ; les correspondances et multiples interventions engagées, durant ces dernières années, n'avaient guère amélioré la situation, et ne nous laissaient pas entrevoir un prochain dénouement.

M. le Président fait alors part à l'Assemblée des nouvelles récentes se rapportant à la question :

J'ai à nouveau alerté la Préfecture, dit-il, et lui ai demandé qu'elle veuille bien prendre en considération notre demande d'octroi de la gare routière de Brest.

J'ai délégué M. DAMADE auprès de M. DE LA SERVE, spécialement chargé de la question. Je vais vous donner lecture du compte rendu de l'entrevue qu'ils ont eue, le jeudi 26 Octobre :

L'Administration des Ponts et Chaussées s'occupe de la question.

Les circulaires ministérielles prévoient le processus suivant :

1. Phase préliminaire : choix de l'emplacement de la gare routière.
2. Phase préparatoire : désignation du concessionnaire.

1. En ce qui concerne le choix de l'emplacement, l'Administration des Travaux Publics a estimé que le projet de M. MATHON



était trop restreint. Il faut un accord Ponts et Chaussées, M.R.U. et Urbanisme, pour incorporer à la gare routière les terrains situés à l'angle de l'avenue de la Gare et de l'avenue Salann-Penquer.

Un accord est prêt d'intervenir : les relevés de terrains sont faits. M. DE LA SERVE verra incessamment M. PIQUEMAL pour ratifier cet accord. Il sera ensuite effectué une « retombe » au plan d'Urbanisme, à faire approuver par le Ministre. Cela demandera vraisemblablement six mois.

2. En ce qui concerne le concessionnaire, M. DE LA SERVE préparera un rapport au Conseil Général pour sa prochaine session. Il y sera demandé le transfert, au bénéfice de l'Assemblée Départementale, du pouvoir concédant que détient l'Etat, puis délégation de ce pouvoir à une collectivité.

Il a été confirmé que c'est l'Administration des Ponts et Chaussées qui est chargée de l'établissement de toutes les pièces du dossier. M. DE LA SERVE possède, du reste, tous les éléments nécessaires, notamment la consistance du trafic routier, que ses services tiennent à jour depuis deux ans.

Si la Chambre de Commerce obtient délégation du Conseil Général pour exploiter la gare routière, il y aura à examiner de quelle façon se fera l'exploitation : soit en concession unilatérale, c'est-à-dire comme les concessions d'outillage public des ports maritimes, soit sous forme de société d'« économie mixte », comprenant des représentants des Transporteurs, Municipalité, Chambre de Commerce, Chambre d'Agriculture, S.N.C.F.

Afin de gagner du temps, l'Administration locale des Ponts et Chaussées va demander au Ministre des Travaux Publics, l'autorisation d'engager simultanément les procédures du choix de l'emplacement et du concessionnaire, comme pour la gare routière de Quimper.

Voilà donc l'état actuel de la situation. Il s'agit à présent d'activer les débats.

Afin d'être en possession de tous éléments utiles, je charge M. BOUCHER de prendre connaissance de la délibération du Conseil général à ce sujet.

M. DÉTHIEUX voudra bien également porter cette question à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la Commission des Transports.

L'accord de la Municipalité nous étant acquis pour mener à bien cette entreprise, il y aura lieu de provoquer une entrevue entre MM. PIQUEMAL, DE LA SERVE et MATHON.

Il faudrait, conclut le Président, que ce projet trouve sa réalisation au cours de l'année 1951.

### Le problème des pétroles au Port de Brest

M. le Président s'exprime comme suit :

Le problème des pétroles a déjà été étudié à la dernière réunion, et communication vous a été faite d'un rapport, établi par M. RAILLARD, sur l'extension de la consommation des combustibles liquides et sur l'importance de l'édification, au Port de Brest, de cuves pour produits pétroliers.

Ce rapport, soumis aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées, fut ensuite porté à la connaissance du Préfet du Finistère qui nous a adressé la lettre suivante :

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que MM. les Ingénieurs des Ponts et Chaussées estiment « que le projet de création, au Port de Commerce de Brest, d'un centre d'avitaillement en combustibles liquides, d'une capacité de 15.000 tonnes, peut être réalisé sans aucune difficulté du point de vue technique et paraît présenter, du point de vue économique, un intérêt de nature à justifier une intervention des Pouvoirs Publics ».

Dans ces conditions, il appartient à la Chambre de Commerce, si elle entend exploiter le dépôt de combustibles à titre de l'outillage public du Port de Brest, ou à une société privée, de solliciter l'agrément de M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce, Direction des Carburants.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire parvenir le dossier de l'affaire pour me permettre d'intervenir auprès du Ministère intéressé.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Signé : le Préfet.

Il s'avère donc que les Pouvoirs Publics sont nettement favorables à la réalisation de ce projet. Il s'agit désormais d'entrer dans la voie de l'exécution.

Cette affaire est d'une importance primordiale et nécessite une étude sérieuse. Je vous demande à tous de vous en inquiéter : le développement du Port de Brest en dépend.

## De l'Assurance Vieillesse des non salariés du Commerce et de l'Industrie

### Abaissement des limites d'âge de 65 à 60 ans pour percevoir la Retraite ou l'Allocation Vieillesse

M. le Président s'exprime comme suit :

Il est bon de se remémorer la législation qui, dans ses grandes lignes, vient d'élaborer la Retraite Vieillesse du Commerce et de l'Industrie.

La loi du 22 Mai 1946 a étendu à tous les Français, et notamment aux non salariés, la législation sur la Sécurité Sociale. Des décrets devaient être pris, prévoyant la mise en application des dispositions établies, après consultation des organisations représentatives des catégories de bénéficiaires. Le montant des cotisations envisagé s'élevait à 9 % du revenu des bénéficiaires pour l'assurance vieillesse seule.

Les prestations à l'âge de 65 ans étaient calculées sur la base de 40 % du salaire annuel moyen des dix dernières années résultant des cotisations versées. La loi prévoyait enfin des Caisses Régionales d'Assurances Vieillesse, sans préciser leur nature ni s'il s'agissait des Caisses de la Sécurité Sociale ou de Caisses Autonomes.

La loi du 13 Septembre 1946 et les circulaires d'application de cette loi des 25 Octobre et 9 Novembre 1946 fixent la date d'entrée en application des textes :

- immatriculation et paiement des cotisations à compter du 1<sup>er</sup> Janvier 1947 ;
- ouverture des droits aux prestations à compter du 1<sup>er</sup> Avril 1947.

Les protestations des intéressés furent si vives que cette législation demeure lettre morte. Les mises en application furent suspendues et une Commission de 43 membres fut mise en place par le Ministère du Travail pour examiner la situation et préparer de nouveaux textes répondant mieux aux désirs légitimes des catégories intéressées.

— Quels étaient ces désirs et notamment pour les commerçants et les industriels ?

- a) L'autonomie des Caisses. — Gestion par les cotisants.
- b) Le fractionnement des Caisses.
- c) La possibilité pour les intéressés d'augmenter leurs cotisations. En un mot, ils souhaitent échapper à la mainmise de l'Etat par l'intermédiaire de la Sécurité Sociale, sur les Assurances Vieillesse des non salariés.

En effet, les fonds recueillis aux versements appartiennent aux assurés qui les paient intégralement de leurs propres deniers :

il est normal qu'ils en assurent la gestion. Ce sont des fonds privés appartenant à des personnes privées.

Il s'avère également qu'il est extrêmement difficile de gérer un organisme qui a pris l'importance de la Sécurité Sociale. Ses frais généraux sont extrêmement élevés. Sa gestion est trop lourde et trop chère.

Elle est extrêmement impersonnelle et anonyme et trop éloignée de l'usager.

— Que des Caisses soient professionnelles et nationales, ou interprofessionnelles et régionales, les unes et les autres autonomes et gérées par les représentants des professionnelles s'avèreraient bien plus économiques.

En définitive, les catégories visées ont refusé les propositions législatives et la Commission Consultative a retenu dans ses grandes lignes les désirs des professionnels, commerçants et industriels. Leurs desiderata se sont traduits par la loi du 17 Janvier 1948, qui s'est attachée à donner satisfaction aux désirs des commerçants et industriels.

Cette loi a tout d'abord posé le principe de la liberté des Organisations d'Assurances Vieillesse des non salariés en dehors du cadre de la Sécurité Sociale.

La gestion des Caisses et leur financement sont autonomes. La Caisse Nationale professionnelle ou régionale interprofessionnelle recouvre les cotisations, gère les fonds et assure le Service des Prestations en dehors des Caisses de Sécurité Sociale.

Les cotisations sont obligatoires.

Les règles de gestion de leurs ressources et leur capacité juridique sont les mêmes que celles imposées aux Caisses de Sécurité Sociale.

Les prestations d'assistance sont dues à partir de 65 ans ou de 60 ans pour les inaptes.

Le décret du 19 Novembre 1948 a précisé les dispositions de la loi du 17 Janvier et :

- a) a prévu la création d'un Comité national provisoire ;
- b) a donné aux Caisses créées la personnalité civile et l'autonomie financière ;
- c) a prévu les statuts pour lesdites Caisses ;
- d) Enfin, a créé une Caisse nationale de Compensation.

A l'heure actuelle, les Caisses fonctionnent et nous devons préciser, ainsi que l'a affirmé notre collègue M. SALAÜN, au cours d'une précédente Assemblée, que ces Caisses, qui respectent les désirs présentés par les commerçants et les industriels, fonctionnent dans de bonnes conditions.

Pour la plupart d'entre elles, le nombre d'adhérents est suffisant pour supporter et amortir les frais généraux.

Le nombre d'adhérents n'est cependant pas trop élevé. Il résulte que leur administration est relativement aisée, d'autant plus que, notamment en ce qui concerne les Caisses profession-

nelles, elles sont, dans presque tous les cas, intimement liées à des organisations corporatives bien charpentées.

— Que la gestion financière, d'une part, et administrative, d'autre part, se révèle bonne en la période actuelle. Or, cette période — de démarrage — s'avérait délicate, sinon difficile, puisque les organismes devaient prendre en charge les anciens de la profession qui perçoivent les prestations d'Allocations Vieillesse à partir de l'âge de 65 ans, sans jamais avoir versé la moindre cotisation.

— Qu'en réalité, la gestion autonome de ces Caisses est excellente et qu'elle ira en s'améliorant puisque, au fur et à mesure, le nombre des adhérents versant les cotisations va croissant (tous les intéressés n'étant pas encore affiliés aux Caisses) et les bénéficiaires des Allocations Vieillesse qui n'ont jamais versé de cotisations diminuent.

Compte tenu de cette situation, il serait possible de prévoir des améliorations quant au paiement des retraites aux bénéficiaires.

Si la Sécurité Sociale accorde la retraite vieillesse à l'âge de 65 ans, les Caisses du Commerce et de l'Industrie, dont les rentrées sont proportionnellement plus élevées, par suite de l'existence des classes et surtout parce que ses charges et frais généraux sont moindres, les Caisses indépendantes peuvent mieux faire.

— Il est prouvé, par tout ce que nous avons exposé ci-dessus :

1. que les règles adoptées par la Sécurité Sociale peuvent être délaissées par les Caisses Autonomes du Commerce et de l'Industrie ;

2. que leur gestion, beaucoup plus saine, doit permettre d'accorder aux assurés des avantages importants. Que ces avantages doivent tendre, non pas à augmenter le montant de la retraite, mais bien plutôt d'abaisser l'âge à partir duquel cette retraite sera servie aux bénéficiaires ;

3. que les Caisses de Retraites Vieillesse de l'Industrie et du Commerce sont constituées sur l'idée de répartition ; il importe, dès à présent, que lesdites Caisses étudient les possibilités, compte tenu du nombre de leurs adhérents, de la mortalité moyenne de la profession, de leurs ressources et des bénéficiaires des retraites, d'abaisser l'âge à partir duquel la retraite sera servie et qu'elles tendent à amener cet âge de 65 à 60 ans.

La Chambre de Commerce de Brest,

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

Émet le vœu :

que les Caisses de Retraites Vieillesse nationales professionnelles ou régionales interprofessionnelles, du Commerce et de l'Industrie, compte tenu du nombre de leurs retraités et de leurs ressources, étudient la possibilité d'abaisser l'âge à partir duquel sera servie la retraite actuellement prévue et servie à l'âge de 65 ans, et de tendre de la verser à l'âge de 60 ans, sans réduction de son montant.

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

M. le Ministre du Commerce ;

M. le Ministre du Travail ;

M. le Préfet du Finistère ;

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

et à la Caisse Nationale de Compensation.

#### Vœux du Syndicat de l'Épicerie en gros

M. MÉVEL, Membre de la Chambre de Commerce, soumet à son approbation quatre vœux émis par le Syndicat de l'Épicerie et de la Confiserie en gros du Finistère, lors de son Congrès annuel qui s'est tenu au Relecq-Kerhuon, le 24 Juin 1950 :

##### I. — PRIX — LIBERTÉ.

Considérant que les prix d'un certain nombre de produits, représentant au moins la moitié de notre chiffre d'affaires, tels que Pâtes, Café, Huile, Graisses, Confiture, Savon, Chicorée, Sucre, Chocolat, restent encore taxés ou contrôlés et cela sans raison apparente, la taxation étant incompatible avec le volume de la production,

Émet le vœu que la liberté totale soit rendue à ces articles, persuadé que, la concurrence aidant, les prix ne pourront que baisser tant à la production qu'à la consommation.

##### II. — TAXE LOCALE.

Considérant que malgré les promesses faites, non seulement la taxe locale a été maintenue au stade de gros, mais que son taux a été majoré du fait de la possibilité laissée aux Municipalités de voter une majoration de 0,25 %, mesure que n'ont pas manqué d'appliquer la plupart de celles-ci,

Émet le vœu que la taxe locale soit supprimée au stade de gros et remplacée par une majoration de même importance de la taxe à la production, frappant tout le monde, y compris les fabricants livrant directement au détail ou, en cas de maintien de ladite taxe, que ces derniers la supportent au même titre que les grossistes.

##### III. — ÉCONOMATS ET COOPÉRATIVES.

Considérant que, d'une part, certains groupements qui, pour masquer leur illégalité, ont usurpé le titre de « coopérative » et qui, nés de la guerre, n'ont plus raison d'exister, d'autre part, que les Économats et Coopératives, régulièrement constitués, ne doivent



bénéficier d'aucun avantage tant fiscal que sous la forme d'aide fournie par les entreprises auxquelles ils appartiennent.

Émet le vœu que l'Administration exige la dissolution immédiate des premiers et s'assure tout spécialement que les dispositions des lois et décrets en vigueur soient strictement appliquées aux seconds.

#### IV. — PRIMES.

Considérant qu'un nouveau projet de loi, devant venir prochainement en discussion devant le Parlement, paraît reconnaître à tout commerçant le droit de faire bénéficier sa clientèle de primes (espèces, escomptes, marchandises prélevées sur celles qu'il vend couramment, voire même de menus objets ayant un caractère nettement publicitaire, à sa marque) ; mais semble interdire la constitution de Sociétés de primes,

Émet le vœu que, sans plus de retard, le Parlement examine à fond et vote ce projet de loi afin de régler, une fois pour toutes, les ventes avec primes.

La Chambre de Commerce de Brest,

Après avoir entendu le rapport et les vœux présentés par M. MÉVEL, au nom du Syndicat de l'Épicerie en gros, et les avoir approuvés,

Décide d'en adresser ampliation à M. le Président de la VI<sup>e</sup> Région Économique.

#### Réunion de la VI<sup>e</sup> Région Économique du 23 Octobre 1950

Au cours de sa séance du 23 Octobre 1950, la VI<sup>e</sup> Région Économique a examiné les questions ci-après :

- Rejet de la proposition de loi n° 10.156, tendant à la création d'un Statut du Commerce.
- Réduction des taxes frappant le commerce du bois.
- Vœu sur la politique du Crédit.
- Délai limité à 6 mois du privilège de la Sécurité Sociale, pour les cotisations et amendes non recouvrées.
- Financement des Allocations Familiales des Coopératives Agricoles (abrogation de l'article 14 de la loi n° 50.388 du 2 Avril 1950).
- Réinstallation provisoire et définitive des débits de boissons sinistrés.
- Interdiction des ventes avec primes ou par timbres quelle qu'en puisse être la forme, et de la vente dite « boule de neige ».

- Exonération de la taxe à la production pour les aliments composés destinés à l'alimentation animale.
- Rejet de la proposition de loi n° 10.273 sur le mode d'élections aux Chambres de Commerce.
- Prélèvements fiscaux sur les comptes courants postaux.
- Les créanciers de l'Etat et les versements de la Sécurité Sociale.
- Remboursement des frais de déplacements aux membres non fonctionnaires des Commissions paritaires du prélèvement exceptionnel.
- Obligation du passeport pour se rendre aux îles anglo-normandes.
- Liberté des prix dans l'alimentation.
- Exportation des légumes sur la Hollande et les Pays scandinaves.
- Dégrevements fiscaux en matière de construction.
- Taxe locale au stade de gros.
- Unification des taxes indirectes.
- Suppression des marges de commercialisation en valeur absolue.
- Émission de chèques sans provision.
- Égalité fiscale et crédit identique pour les négociants et les coopératives.

Les documents relatifs aux questions indiquées ci-dessus peuvent être consultés au Secrétariat de la Chambre de Commerce.

#### Travaux d'amélioration du Port de Morgat

Se faisant l'écho de desiderata exprimés par les usagers du Port de Morgat, la Chambre de Commerce est conduite à étudier les améliorations qu'il y aurait lieu d'apporter dans ce port pour permettre le développement de l'activité de la pêche et assurer dans des conditions normales les diverses opérations.

L'activité de la pêche à Morgat n'est pas négligeable, malgré les difficultés que cette industrie rencontre actuellement du fait des installations très rudimentaires qu'offre le Port.

Néanmoins, le poisson débarqué à Morgat semble devoir atteindre en 1950 une valeur totale de 90.000.000 de francs environ.

Il n'est pas douteux que les améliorations indiquées ci-après permettraient d'accroître ce trafic pour la prospérité de la région.

Les travaux réclamés par les usagers consistent en :

1. réparation du quai Kador endommagé pendant les hostilités ;
2. élargissement à une quinzaine de mètres de la digue actuelle de 200 mètres, avec établissement de deux quais de débarquement :
  - le quai inférieur avec rampe d'accès à la cote 4 m. 50 ;
  - le quai supérieur, à la cote du quai actuel, soit 9 m.
3. à partir de la route de Tréfléz, élargissement de la route nationale n° 787 et création d'un terre-plein en face de l'Hôtel Sainte-Marine. La route d'accès au quai Kador passerait devant l'Hôtel Sainte-Marine, évitant ainsi le virage à angle droit qu'elle fait actuellement.

Ce terre-plein servirait à un triple usage :

- a) assainissement de cette partie du Port de Morgat ;
- b) vaste terre-plein servant aux marins en hiver pour leurs opérations d'armement ;
- c) parc de stationnement en été.

Le programme des travaux ci-dessus exposés concilierait à la fois les intérêts de la pêche et les intérêts touristiques de la station de Morgat.

A priori, le financement de ces travaux pourrait être envisagé de la façon suivante :

- Etat ;
- Conseil Général ;
- Chambre de Commerce, pour les travaux du môle et participation au terre-plein (création d'une taxe sur la valeur du poisson débarqué) ;
- Ministère de la Reconstruction pour la partie de quai endommagé ;
- Taxe touristique pour une partie du terre-plein.

Étant donné l'intérêt que présente, tant pour la population maritime que pour le tourisme, la réalisation de ces travaux, la Chambre de Commerce, après en avoir délibéré, émet le vœu :

qu'un programme de travaux à réaliser au Port de Morgat soit mis à l'étude par l'Administration des Ponts et Chaussées et le résultat porté à la connaissance des collectivités intéressées, afin que chacune d'elles puisse en examiner les répercussions sur le plan financier.

Décide d'adresser ampliation de cette délibération à :

- M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme ;
- M. le Préfet du Finistère ;
- M. le Président du Conseil Général ;

- M. le Conseiller Général du canton de Crozon ;
- M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Finistère ;
- M. le Maire de Crozon ;
- M. l'Ingénieur de l'Arrondissement de l'Ouest.

L'Ordre du Jour étant épuisé, la séance est levée.

*Le Président, G. 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.*

Revue 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.



VIA BREST

RECEIVED  
MAY 1941